SKRZYDLATA POLSKA

NR 49(804) ● 4. XII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

*Serdeczne życzenia z okazji górniczej „Barburki" przesyłamy lotnikom sportowym z aeroklubów górniczych: Śląskiego, Gliwickiego, Rybnickiego Okręgu Węglowego, Podkarpackiego i z Lubina.*

*Redakcja*

Foto: JANUSZ SZYMAŃSKI

# Dekoracja odznakami „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego"

W dniu 21 listopada br., w siedzibie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia odznak „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" grupie osób, którym odznaczenia te zostały przyznane z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa.

Dekoracji dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, gratulując udekorowanym działaczom ich dotychczasowej owocnej pracy dla dobra polskiego lotnictwa i życząc dalszych sukcesów w tej dziedzinie oraz szczęścia i pomyślności w życiu osobistym. W uroczystości udział wziął również sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Arnold Juniter oraz skarbnik Zarządu Głównego APRL mgr Wiktor Leja.

Sala konferencyjna Aeroklubu PRL, w której odbywała się dekoracja, stała się z tej okazji miejscem spotkania wielu ludzi najbardziej zasłużonych dla naszego lotnictwa. Obok Tadeusza Góry — pierwszego w Polsce posiadacza „Medalu Lilienthala", światowej sławy szybownika, uczestnika walk powietrznych toczonych z Luftwaffe na Zachodzie, Michała Goszczyńskiego — jednego z najlepszych pilotów bombowych minionej wojny, zasłużonego instruktora, obecnie kierownika redakcji książek samochodowych i lotniczych WKiŁ, Władysława Janicy — wieloletniego szefa technicznego i dyrektora wielu placówek technicznych naszego lotnictwa widać było Adama Zientka — znanego rekordzistę i szybowcowego pilota doświadczalnego, Ottona Kłosa — ofiarnego działacza na polu modelarstwa lotniczego, Zygmunta Niwińskiego — organizatora sportu lotniczego na Warmii i Mazurach i innych.

Dwaj działacze, Kazimierz Plenkiewicz i Janusz Przymanowski, odebrali przyznane im odznaki dwa dni wcześniej — 19 listopada br.

Uroczystość zakończona została lampką wina.

(z)

**Na zdjęciach: wyżej — grupa zasłużonych działaczy lotnictwa sportowego przed dekoracją; z lewej — Janusz Przymanowski i Kazimierz Plenkiewicz w towarzystwie prezesa S. Antosiewicza i sekretarza APRL A. Junitera, po dekoracji. Foto: B. Koszewski (2)**

# MAREK KOCHANOWSKI NA CZELE CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

MAREK Kochanowski z Aeroklubu Gdańskiego ma największe szanse na zwycięstwo w XII Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Jeśli tak się stanie, a wszystko na to wskazuje, będzie to duży sukces tego ambitnego pilota i zaszczytne ukoronowanie wysiłków Aeroklubu Gdańskiego, włożonych w organizowanie latania wyczynowego. Na miesiąc przed oficjalnym zakończeniem zawodów Marek Kochanowski znajduje się bowiem na czele memoriałowej listy.

Panie godnie reprezentuje Adela Dankowska, instruktor Centrum Szybowcowego w Lesznie, która zajmuje zaszczytne drugie miejsce. Największą niespodziankę sprawił jednak młody pilot Aeroklubu Ostrowskiego, Jerzy Góźdź, znajdujący się na bardzo wysokiej trzeciej pozycji.

W ogóle czołówka tegorocznego memoriału roi się od nazwisk pilotów młodych lub dotąd mniej znanych. Wygląda to na frontalny atak młodzieży na pozycje uznanych sław i mistrzów. Oby podobnie było w bezpośredniej walce na mistrzostwach i zawodach.

W tegorocznym memoriale rewelacyjnie spisali się piloci Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, z których aż czterech znajduje się w pierwszej piętnastce. Na drugim miejscu są tu piloci Aeroklubu Warszawskiego, z których trzech znajduje się na publikowanej tu liście. Ogółem w memoriale 1966 sklasyfikowano jak dotąd 257 pilotów szybowcowych z całej Polski.

W związku z tym, że memoriał trwa do 31 grudnia br., ogłoszone tu wyniki należy traktować jako nieoficjalne. Pełne i już oficjalne wyniki ogłosimy po 1 stycznia 1967 r. A oto dotychczasowa lista piętnastu najlepszych pilotów XII Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera:

**1. Marek Kochanowski (Gdańsk) — 15 182 pkt (trójkąt 100 km — 91,25 km/h, trójkąt 200 km — 79,55 km/h, trójkąt 400 km — 67,28 km/h; 2. Adela Dankowska (Poznań) — 14 872 pkt (nieukończony docel-powrót 384 km, trójkąt 100 km — 103,12 km/h — rekord Polski, trójkąt 200 km — 64,8 km/h); 3. Jerzy Góźdź (Ostrów) — 14 769 pkt (docel 506 km, trójkąt 100 km — 86,25 km/h, trójkąt 200 km — 90 85 km/h); 4. Alfred Bzyl (Bydgoszcz) — 14 529 pkt; 5. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 14 038 pkt; 6. Zbigniew Kudzewicz (Toruń) — 13 889 pkt; 7. Bogdan Jóźwicki (Radom) — 13 833 pkt; 8. Marek Skromny (Warszawa) — 13 623 pkt; 9. Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek) — 13 332 pkt; 10. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 13 083 pkt; 11. Edmund Janowski (Toruń) — 13 084 pkt; 12. Andrzej Kalinowski (Toruń) — 12 780 pkt; 13. Stanisław Józefczak (Nowy Targ) — 12 561 pkt; 14. Ryszard Leja (Warszawa) — 12 02 pkt; 15. Edward Sosnowski (Toruń) — 11 977 pkt.**

(kh)

**Na zdjęciu Marek Kochanowski z Aeroklubu Gdańskiego Foto: St.Jaśko**

# W SKRÓCIE

● **Na zaproszenie** Aeroklubu PRL przebywała w Warszawie, w dniach 15—17 listopada br., delegacja Aeroklubu NRD w osobach: Rolanda Rossbacha i Manfreda Spenke (foto z prawej). Goście przeprowadzili rozmowy z kierownictwem APRL na temat realizacji umowy zawartej pomiędzy Aeroklubem PRL i Aeroklubem NRD na lata 1965—1966 oraz współpracy na rok 1967. Przy okazji przedstawiciele Aeroklubu NRD zaprosili polskich pilotów i dziennikarzy na organizowany w lecie 1967 roku, na nasz wzór, rajd dookoła NRD dla pilotów i dziennikarzy.

★

● **W Londynie** zmarł 13 października br., w wieku 65 lat, pilot polski Tadeusz Karpiński. Zmarły latał przed wojną jako pilot komunikacyjny w PLL LOT, a w czasie II wojny światowej służył m. in. w jednostkach RAF. T. Karpiński pochowany został w Londynie na cmentarzu Hillington.

★

● **We Wrocławiu** odbyły się 20 listopada eliminacje strefowe teleturnieju pt. „Historia lotnictwa polskiego", z udziałem przedstawicieli aeroklubów z Wrocławia, Jeleniej Góry, Zielonej Góry i Poznania. Pierwsze miejsce zajął Krzysztof Jasiński, reprezentujący Aeroklub Ziemi Lubuskiej, przed Bogusławem Poprawą i Aurelim Marczukiem (obaj z Wrocławia) — patrz foto wyżej.

**Krzysztof Jasiński i Bogusław Poprawa**

**Delegacja Aeroklubu NRD: Roland Rossbach — przewodniczący (z prawej) i Manfred Spenke. Foto: B. Koszewski (2)**

★

● **Spadochroniarze** Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze ustanowili w listopadzie dwa nowe rekordy klubowe. A. Kolatorski wykonał skok z wysokości 3 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 54 sek (3 100 m wolnego spadania); z tej samej wysokości, ale z natychmiastowym otwarciem spadochronu, wykonał skok F. Pogorzelski. Dodajmy, że w październiku skoczkowie tego klubu pobili 3 rekordy klubowe.

★

● **Aeroklub** Opolski zorganizował wystawę modeli samolotów wojskowych, która trwała 11 dni. Zwiedziło ją 12 tysięcy osób, przeważnie młodzież.

★

● **Sekcja** spadochronowa Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu liczy 35 członków; jej członkowie wykonali w tym roku 857 skoków.

# VIII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL w lutym 1967 r.

POD przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza obradowało w Warszawie, 23 listopada br., Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W czasie obrad omówiono terminy i prace organizacyjne związane z przeprowadzeniem VIII Krajowego Zjazdu APRL, którego termin ustalono na 19 lutego 1967 roku. Prezydium zatwierdziło szereg wniosków Komisji Szybowcowej i aeroklubów regionalnych oraz mianowało nowych wiceprezesów urzędujących następujących aeroklubów: **Jerzego Wikło** w Szczecinie, **Ryszarda Wolka** w Gliwicach i **Zdzisława Konika** w Zielonej Górze. Poza tym na posiedzeniu podjęto uchwałę w sprawie przyznania dyplomów uznania ZG APRL kilkunastu działaczom i pracownikom lotnictwa sportowego. W grudniu przewidziane jest posiedzenie plenarne Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.


## ODNÓW PRENUMERATĘ „SKRZYDLATEJ POLSKI"! NAJWYŻSZY CZAS!

Zimą i latem, w górach i nad morzem, w czasie odpoczynku i podróży uprzyjemni Ci czas lektura „Skrzydlatej Polski", bogato ilustrowanego, kolorowego tygodnika lotniczo-astronautycznego.

**Pamiętaj więc o odnowieniu prenumeraty na rok 1967!**

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę, tak krajową jak zagraniczną, „Skrzydlatej Polski" **na rok 1967 przyjmowane są tylko do dnia 10 grudnia br.**

Prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat dokonywać można również **na konto PKO nr 1-6-100 020** — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Warunki prenumeraty: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł.

**Nie zapominajcie też o krewnych i znajomych za granicą! Prenumerata „Skrzydlatej" będzie dla nich najmilszym prezentem noworocznym.**

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa od krajowej (kwartalna — 36.40 zł, półroczna — 72.80 zł, roczna — 145,60 zł), przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23, **konto PKO nr 1-6-100 024.**

**Pamiętajcie!**

**W ROKU 1967 SPOTYKAMY SIĘ ZNÓW PRZY LEKTURZE „SKRZYDLATEJ POLSKI".**


## NASTĘPNY NUMER „SKRZYDLATEJ"

który ukaże się z datą 11 grudnia br., w całości poświęcony będzie XX-letniej działalności Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej.

# Z LOTNISKA PODWÓRKA

**PODANO** do wiadomości publicznej nowy termin zakończenia budowy międzynarodowego dworca lotniczego w Warszawie na Okęciu. Na skutek kłopotów z dostawami materiałów nastąpiły znów opóźnienia w jego budowie. Na zwołanej niedawno konferencji wszystkich dostawców materiałów i podwykonawców tego obiektu, wznoszonego przez warszawski „Budomontaż", ustalono, że zakończenie budowy dworca ma nastąpić w I kwartale 1969 roku. Bardzo byśmy chcieli uwierzyć w ten kolejny termin! Nie mamy jakoś szczęścia do tego legendarnego już dworca; a tymczasem, w oczekiwaniu na jego otwarcie w 1969 r. (oby nie później!), wypadnie prawdopodobnie rozbudowywać dalej historyczny już barak dotychczasowego dworca na Okęciu.

*

**W SZKOLE** Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie odbyła się 27 października br. obrona pracy doktorskiej ppłk. mgr. Bronisława Dostatniego pt. „Ekonomiczne i geograficzne problemy rozwoju transportu lotniczego w Azji Południowej". Promotorem pracy był prof. dr Stanisław Berezowski; recenzentami: prof. dr Bolesław Kasprowicz i prof. dr Ignacy Tarski. Nowemu doktorowi w lotnictwie gratulujemy!

*

**W KOŃCU** października minęło 10 lat od powstania w Olsztynie Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. W okresie tym olsztyńskie samoloty ze znakiem Czerwonego Krzyża wykonały 4314 lotów, wylatały 5128 godzin i przeleciały 624 535 km, przewożąc przy tym ponad 200 chorych, lekarzy specjalistów, krew i różne medykamenty. Kierownikiem zespołu olsztyńskiego jest pil. Sławomir Delekta.

*

**DNIA** 21 października br. zmarł śmiercią tragiczną w czasie pełnienia obowiązków służbowych, w wieku 31 lat, porucznik pilot Henryk Warzycha.

*

**16 PILOTÓW** samolotowych Aeroklubu Gdańskiego rozegrało na zakończenie tegorocznego sezonu zawody o mistrzostwo swego klubu. W ogólnej punktacji zwyciężył i tytuł mistrza na 1966 r. zdobył Kazimierz Gorzkiewicz z towarzyszem Markiem Kochanowskim; wicemistrzem został Andrzej Wroczyński z Barbarą Sójką, a na trzecim miejscu uplasował się Zbigniew Luranc z towarzyszem Wilanda-Głową.

*

**NA WYSTAWIE** „Wzornictwo — społeczeństwu" czynnej w dniach 14 listopada — 4 grudnia w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie zademonstrowano m. in. szybowiec wyczynowy klasy standard „Foka".

*

**ODDZIAŁ** Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL w Olsztynie, istniejący dopiero od roku, posiada 12 samolotów, w tym 10 typu „Gawron". Siedmiu pilotów tego zespołu w ciągu tegorocznego sezonu opyliło na samolotach środkami owadobójczymi ponad 76 000 ha upraw, wylatując ogółem 1800 godzin.

*

**W INOWROCŁAWIU** rozegrano klubowe zawody w akrobacji samolotowej o mistrzostwo Aeroklubu Kujawskiego. Zwyciężył Zdzisław Przyjemski, przed mistrzem z 1965 r. — Andrzejem Woźniakiem. Na zakończenie mistrzostw ogłoszono także wyniki całorocznych zawodów szybowcowych klubu. Najlepszymi szybownikami AK w tym roku byli: Leonard Maciejewski, Andrzej Woźniak i Ryszard Jastrzębski.

*

**MODELARZE** Częstochowy zwyciężyli modelarzy czechosłowackich z Brna, w meczu międzymiastowym, w stosunku 30:28.

**Zdzisław Umiński z Łodzi należy do naszych czołowych odtwórców lotnictwa w miniaturze. Oto jego najnowsze dzieło: model samolotu Zlin-226 „Akrobat-Special". Model demonstruje córka konstruktora.**

## ECHA LOTNIA

NIE mamy zbyt wiele szczęścia do oglądania na naszych ekranach filmów fabularnych o tematyce lotniczej. Zresztą, nie tylko my. Na świecie kręci się zadziwiająco mało filmów lotniczych, pomimo — jakby się wydawać mogło — niezwykle atrakcyjnego tematu, w którym nietrudno przecież o frapującą przygodę, niezwykłe przeżycia czy też konflikty międzyludzkie, nie mówiąc już o barwnej scenerii, jaką dać może operatorowi filmowemu lotnictwo. Autorzy piszący scenariusze, reżyserzy, a i wytwórnie filmowe też, na ogół niechętnie biorą się do kręcenia fabularnych filmów lotniczych.

Tak jest zresztą nie tylko u nas ale i w innych krajach. Przyczyn tego stanu rzeczy trudno na ogół dojść. W środowiskach filmowców (przynajmniej niektórych), sądząc z rozmów, panuje przekonanie, że brak po prostu dobrych, ciekawych i oryginalnych tematów, które mogłyby posłużyć za tworzywo do scenariusza takiego fabularnego filmu lotniczego?

Racja może tylko częściowa. Ileż to ukazało się u nas książek, właśnie lotniczych, ciekawych, w których jest bogactwo najróżniejszych tematów mogących posłużyć do dziesiątków scenariuszy i tyluż filmów. Wydaje mi się jednak, że przyczyna tkwi gdzie indziej. Po prostu za mało zwracamy uwagę filmowcom na rzeczy ciekawe w lotnictwie, za mało zachęcamy ich (albo w ogóle tego nie robimy) do podejmowania tej atrakcyjnej tematyki. Nie trzeba przecież zapominać, że — mimo popularności i znajomości lotnictwa od strony ogólnej w społeczeństwie (na co w dużej mierze wpływają przede wszystkim podróże samolotami komunikacyjnymi) — poważna grupa twórców, nie tylko zresztą filmowych (wykluczam tu, rzecz jasna, pisarzy lotniczych) widzi w lotnictwie stale jeszcze tyle złożonej i skomplikowanej fachowości (na pewno słusznie), że trudno im podjąć temat, którego głębiej nie znają. Nasza w tym z pewnością wina, ludzi lotnictwa oraz instytucji i organizacji lotniczych, że nie sugerujemy, nie agitujemy twórców do lotnictwa, że nie potrafimy ich urzec urokiem latania. Nie dziwmy się też więc, że wszystko co na ten temat powstaje w literaturze, sztuce i filmie jest dziełem czystego przypadku.

Nie wiem jaki to był przypadek, kto tam kogo zaagitował czy zwrócił uwagę, ale wypada mi zasygnalizować — co robię z zadowoleniem — że powstają dwa nowe polskie filmy lotnicze. Znana nam już para twórców: pisarz Janusz Meissner i reżyser Leonard Buczkowski (przypominam o zrealizowanym kilka lat temu filmie „Sprawa pilota Maresza" wg powieści „Niebieskie drogi") pracuje nad scenariuszem filmu opartego na wątkach dwu dobrze nam znanych powieści Meissnera „Żądło Genowefy" i „L — jak Lucy". Bliższych szczegółów co do filmu na razie brak. Sądząc jednak z podjętego tematu i nazwisk twórców, można się spodziewać chyba interesującej pozycji.

## A JEDNAK SIĘ KRĘCI!

Drugi z filmów jest już bardziej zaawansowany, ponieważ znajduje się w produkcji. Mam na myśli film oparty na wątkach książki Kazimierza Sławińskiego pt. „Powietrzne awantury", według scenariusza napisanego przez Kazimierza Koźniewskiego. Reżyserem jego jest Hieronim Przybył, a tytuł — po kilku przymiarkach — ustalono na: „Paryż — Warszawa bez wizy". Filmowi zapewniono dobrą obsadę aktorską, z Mieczysławem Kalenikiem i Polą Raksą na czele. Operatorem jest Stanisław Loth. Przy tej okazji nie sposób nie wspomnieć, co jest nam szczególnie miłe, że tematem filmu jest właśnie książka Kazimierza Sławińskiego, współpracownika „Skrzydlatej", który na jej łamach publikował — jak wiemy — wiele wspomnień i opowiadań.

To oczywiście cieszy. Cieszy, ponieważ — mimo wszystko — coś się tam kręci i chyba z tematami lotniczymi dla filmu nie wydaje się być znów tak źle. Zupełnie nieźle przedstawia się natomiast na tym odcinku produkcja filmów krótko — i średniometrażowych, w której celuje szczególnie wytwórnia wojskowa „Czołówka". Po „Warszawskich skrzydłach" i kilku innych filmach o lotnictwie, wytwórnia zapowiada serię telewizyjnych filmów dokumentalnych, poświęconych słynnym akcjom II wojny światowej i dziejom oręża polskiego w tej wojnie. W serii tej, zwanej popularnie filmowym „Tygrysem", zobaczymy więc m. in. „Bitwę o Anglię" i „Skok na Arnhem".

A tymczasem zanim trafią na ekrany zapowiadane dwa nowe polskie filmy lotnicze, możemy sobie zobaczyć tu i ówdzie, przy okazji innego filmu, jakąś lotniczą krótkometrażówkę; ot chociażby tę o dziewczętach — kandydatkach na stewardessy (zdaje się, że idzie przed angielskim filmem „Mściciel w masce", chociaż nie jestem tego zupełnie pewien — wybaczcie, jeżeli pomyliłem). Niedawno też, z okazji Dni Filmu Radzieckiego, można było u nas obejrzeć film „Samotna", który w oryginale radzieckim miał tytuł „Skrzydła". Jest to interesujący portret kobiety, byłej lotniczki z lat wojny, której — pomimo iż bohaterka cieszy się poważaniem i szacunkiem — życie współczesne nie układa się pomyślnie. Jest tam parę scen z lotniska, ale filmu w całości nie można uznać za lotniczy.

Ostatnio zakupiono dwa filmy francuskie, które — być może — warto będzie obejrzeć. Jeden, fantastyczno — naukowy pt. „Zakazana planeta", o grupie kosmonautów, która próbuje odszukać załogę rakiety, jaka rozbiła się na nieznanej planecie. Drugi, to „Fifi Piórko", czyli liryczna baśń o złodziejaszku, który potrafił latać; coś ze współczesnego Ikara. Zabawne.

Ale się zapędziłem. Tyle tego do oglądania. A tak narzekałem z początku.

*Ikarus*

# JUBILEUSZ LOTNIKÓW RZESZOWA

Prezydium uroczystej akademii z okazji XX-lecia Aeroklubu Rzeszowskiego. Na pierwszym planie stoją od lewej: Przewodniczący MRN mgr Alfred Ządło, sekretarz WRN mgr Mieczysław Marszałek, szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa płk mgr Mirosław Nadelwicz, sekretarz KW PZPR inż. Janusz Brych, Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, przewodniczący Komitetu Organizacyjnego XX-lecia ARz., sekretarz propagandy KM PZPR Bronisław Błażej, I sekretarz KM PZPR Piotr Bik, sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Arnold Juniter i dyrektor WSK w Rzeszowie inż. Władysław Janik.

Uroczysty moment przekazania Aeroklubowi Rzeszowskiemu nowego sztandaru. Prezesowi ARz. Julianowi Burdzelowi sztandar wręcza przewodniczący Miejskiego Komitetu FJN i I sekretarz KM PZPR Piotr Bik.

Dekoracja zasłużonych dla Aeroklubu Rzeszowskiego medalami „Za zasługi dla obronności kraju".

**20** lat działalności w niewiele ponad pół wieku liczącej historii lotnictwa to okres niemały. Tym większy, iż lotnictwo od lat jest synonimem tempa i postępu. A właśnie 20 lat liczy sob.e dziś Aeroklub Rzeszowski.

Początki były trudne. Na Rzeszowszczyźnie trwała jeszcze wojna. Bandy spod znaku UPA niosły śmierć i zniszczenie. Pomimo to już wtedy grupa pilotów i działaczy, pamiętających czasy Bezmiechowej, Ustianowej i rzeszowskiego Koła Szybowcowego, zabrała się energicznie do organizacji życia lotniczego w Rzeszowie. Wynikiem tych starań był m. in. dokument Urzędu Wojewódzkiego z maja 1946 roku powołujący do życia Aeroklub Rzeszowski. Dopiero jednak jesienią na podrzeszowskim lotnisku Jasionka staneły pierwsze aeroklubowe samoloty. W tym czasie z pooranego tu i ówdzie lejami po bombach lotniska startowały jeszcze samoloty wojskowe do walk z bandami.

Czas jednak szybko leciał. Umilkły strzały na Rzeszowszczyźnie. Aeroklub skupiając wokół siebie coraz więcej młodzieży krzepł i mężniał. Jan Mirek, Jan Mączyński, Kowalski, Teofil Kępka, Tadeusz Krajewski, Stanisław Tzuter, Tadeusz Ferenc i Tadeusz Odor — to tylko niektórzy z tych, którzy budowali podwaliny Aeroklubu Rzeszowskiego.

Dopiero jednak dziś, z perspektywy 20 lat, widać jak rozrósł się i zmężniał w swej lotniczej działalności Aeroklub Rzeszowski. By nie być gołosłownym, przytoczyć trzeba choć kilka liczb świadczących dobitnie o sukcesach rzeszowskich lotników.

Piloci najstarszej w aeroklubie sekcji samolotowej, istniejącej od 20 lat wylatali łącznie 15 652 godziny. Wielokrotnie startowali w mistrzostwach Polski, przywożąc z nich wiele sukcesów z mistrzostwami Polski włącznie. W sekcji wyszkolono 120 pilotów, w tym aż 25 w bieżącym roku.

Szybownicy latając wyczynowo od 1953 r wylatali 10 479 godzin i przelecieli 75 527 km. Ponadto w sekcji wyszkolono 420 pilotów oraz zdobyto 52 srebrne odznaki szybowcowe, 12 złotych, 23 diamentów i 4 odznaki z kompletem diamentów, za które przyznano ich zdobywcom tytuły mistrzów sportu. Członkowie sekcji zanotowali na swym koncie również zwycięstwa w zawodach ogólnopolskich i sukcesy w mistrzostwach Polski.

W sekcji spadochronowej wykonano 5 565 skoków, wyszkolono 1344 skoczków spadochronowych. Wychowankowie sekcji mają za sobą wiele startów i sukcesów w mistrzostwach Polski i starty w mistrzostwach świata.

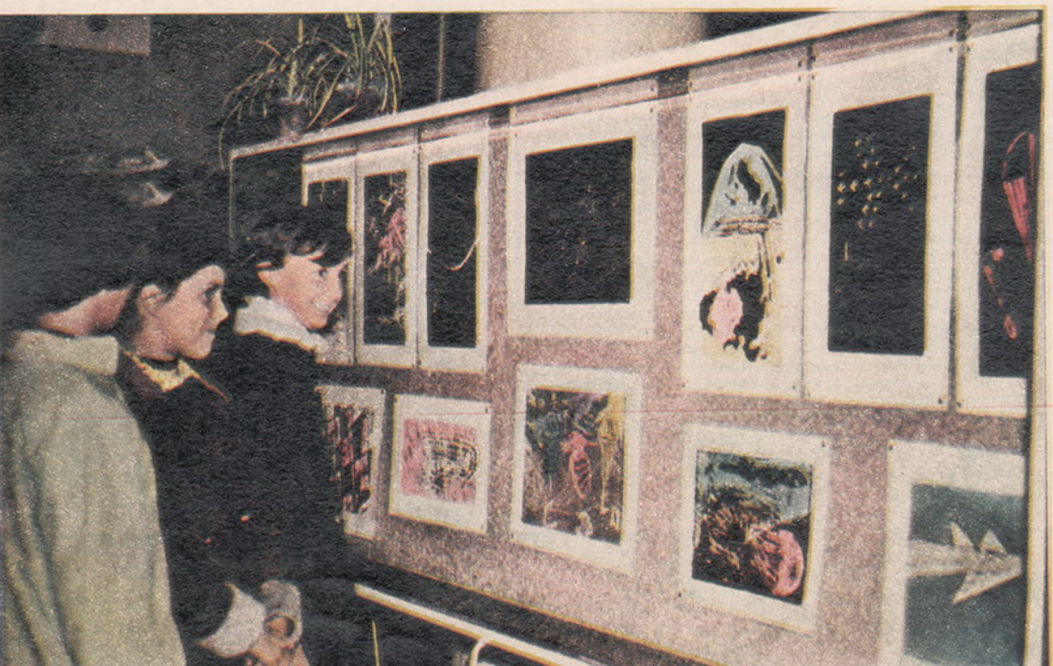
Najmłodsza, bo istniejąca od 1957 r, sekcja modelarska skupia obecnie pokaźną liczbę 2 881 modelarzy zrzeszonych w 17 modelarniach. O pracy aeroklubu z najmłodszymi niech świadczy też ostatni konkurs rysunkowy „Lotnictwo w oczach dzieci", w którym wzięło udział ok. 3 000 młodzieży z 27 szkół.

Wielu pilotów, wychowanków Aeroklubu Rzeszowskiego, pracuje zawodowo w lotnictwie. I tak w lotnictwie komunikacyjnym — 7 pilotów, w sanitarnym — 3, w charakterze instruktorów pilotażu — 15. Najwięcej, bo aż kilkudziesięciu wychowanków A. Rz., nosi dziś zaszczytny mundur pilota wojskowego i lata na nowoczesnych samolotach bojowych.

A oto kilka nazwisk związanych nieodłącznie z lotniczymi sukcesami Aeroklubu Rzeszowskiego w ostatnim okresie: Antoni Schabowski, Bolesław Gargała, Roman Przepióra, Stanisław Wiśniewski, Marian Złamaniec, Leszek Kuciński, Leopold Csmecki, Jan Prokop, Mirosław Nalepa i inni. Nie sposób oczywiście wymienić tu zasług wszystkich i wszystkich sukcesów. A przecież trzeba jeszcze wspomnieć o wysokich umiejętnościach kadry zawodowej i o pełnym poświęceniu działaczy społecznych, życzliwości i pomocy miejscowych władz oraz instytucji. Lista tych, którzy wspólnie pracowali na sukcesy Aeroklubu Rzeszowskiego, byłaby zresztą długa.

O tym, że docenia się jednak pracę i sukcesy Aeroklubu Rzeszowskiego świadczy fakt, iż na uroczystość 20-lecia przybyli przedstawiciele najwyższych władz lotnictwa z Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim i sekretarzem generalnym APRL płk. pil. mgr. Arnoldem Juniterem oraz władz województwa, miasta, organizacji politycznych i społecznych, instytucji, aeroklubów regionalnych. Stawiło się też licznie miejscowe społeczeństwo.

Wyrazem uznania jest sztandar ufundowany przez Miejski Komitet Frontu Jedności Narodu w Rzeszowie dla Aeroklubu Rzeszowskiego oraz przyznane przez Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego medale „Za zasługi dla obronności kraju", które otrzymali: Roman Przepióra — od 1951 r. instruktor, a od 1957 r. wiceprezes urzędujący Aeroklubu Rzeszowskiego, Antoni Schabowski — szef wyszkolenia, pracujący w A. Rz. od 1953 r, Stanisław Szczur — mechanik z 10-letnim stażem pracy, Stanisław Wiśniewski — instruktor lotniczy od 1954 r, Marian Złamaniec — instruktor lotniczy od 1953 r. (kh)



Aeroklub Rzeszowski krzewi lotnictwo również wśród najmłodszych. Na zdjęciu — fragment wystawy w Domu Kultury w Rzeszowie pt. „Lotnictwo w oczach dzieci".

Foto: Kopeć (4) i J. Chałupski (1)

Nowy sztandar Aeroklubu Rzeszowskiego w rękach pilotów. Poczet sztandarowy stanowią (od lewej): Instr. pil. Stanisław Wiśniewski, instr. pil. Tadeusz Odor i pil. Tadeusz Budziński.

# DWIE WIZYTÓWKI LOTNICZEGO PRZEMYSŁU CSRS

GDY mowa o lotniczym przemyśle Czechosłowacji, nieodparcie przychodzi na myśl sławna na cały świat rodzina Zlinów. Oprócz nich jednak, szczególnie w ostatnich latach, dużo się mówi i pisze o szkolno-treningowych samolotach odrzutowych L-29 „Delfin" oraz o samolocie rolniczym Z-37 „Cmelak". Te dwie maszyny stały się właściwie nowym biletem wizytowym przemysłu lotniczego CSRS. Szczególnie „Delfin" zasługuje na miano takiej „wizytówki" — dzięki bowiem swym zaletom, a również i propagandowym talentom eksporterów, zdobył rynki zbytu w wielu krajach.

Nie od rzeczy zatem będzie poznać garść szczegółów dotyczących obu samolotów.

Szkolno-treningowy samolot L-29 „Delfin" budowany jest seryjnie już od ponad czterech lat. W jego budowie zaangażowana jest duża ilość wyspecjalizowanych zakładów na terenie Czechosłowacji. Przede wszystkim odpowiedzialne są za budowę zakłady w Kunovicach i Vodochodach. Obydwie fabryki dysponują pełnym zestawem taśm produkcyjnych: jedna z fabryk wytwarza kadłuby, druga — płaty. Przed fazą montażu obie placówki przesyłają sobie niezbędne komplety i u siebie na miejscu dokonują prac montażowych, a potem oblotów fabrycznych.

Odbioru — po przeprowadzeniu państwowych prób w locie — dokonuje się w instytucie badań lotniczych w Letnanach koło Pragi.

Kto kooperuje z Kunovicami i Vodochodami? Jak już wspomniano, spora ilość różnego rodzaju zakładów specjalistycznych. Są to m. in. zakłady w Jinonicach, gdzie produkowane są silniki M-701, „Technometra" w Pradze — producent urządzeń hydraulicznych, „Mikrotechna" (również w Pradze) — dostawca przyrządów pokładowych i aparatury elektronicznej, „Tesla" w Bratysławie i „Elektrosignal" w Pradze — wytwórcy aparatów elektrycznych i wyposażenia.

„Delfin" jest samolotem odpowiednim tak do szkolenia od podstaw, jak i dla treningu pilotów zaawansowanych. Odpowiedniki w jego klasie na Zachodzie — to takie maszyny jak Potez „Fouga Magister" (Francja), Macchi MB-326 (Włochy), „Jet Provost" (Anglia), „Canadair Trainer" CL 41 A (Kanada), Cessna T-37 (USA).

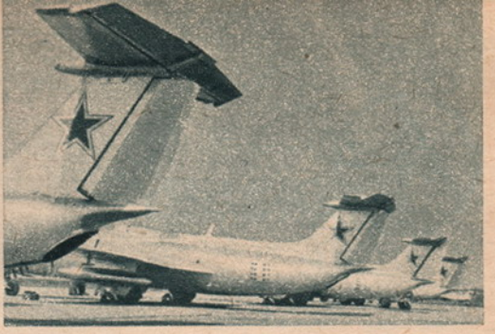
W celu przyspieszenia procesu szkolenia pilotów w lotach dziennych i nocnych oraz w trudnych warunkach meteorologicznych, zbudowano dla „Delfina" symulator lotu. Przy użyciu aparatury telewizyjnej można w nim wykonywać „starty" i „lądowania" na różnego rodzaju lotniskach, nie mówiąc oczywiście o możliwości realizacji pełnego programu szkolenia, łącznie z symulacją działających w czasie lotu na pilota sił, wibracji i dźwięków.

„Delfin", samolot który zrobił dużą karierę, eksportowany jest do ZSRR i szeregu państw socjalistycznych Europy oraz do kilku państw w Azji i Afryce.

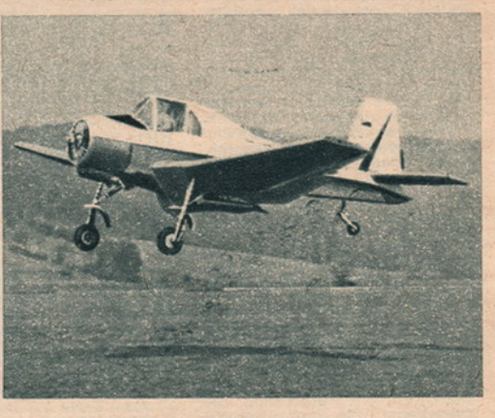
Groźnym konkurentem dla wielu doskonałych samolotów rolniczych jest znany dziś szeroko za granicą jako „Bumble Bee" — Z-37 „Cmelak". Produkowany jest w zakładach „Moravan" w Otrokovicach. Jego siłę napędową stanowi dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy M-462 o mocy 320 KM, wyposażony w dwułopatowe śmigło V-520.

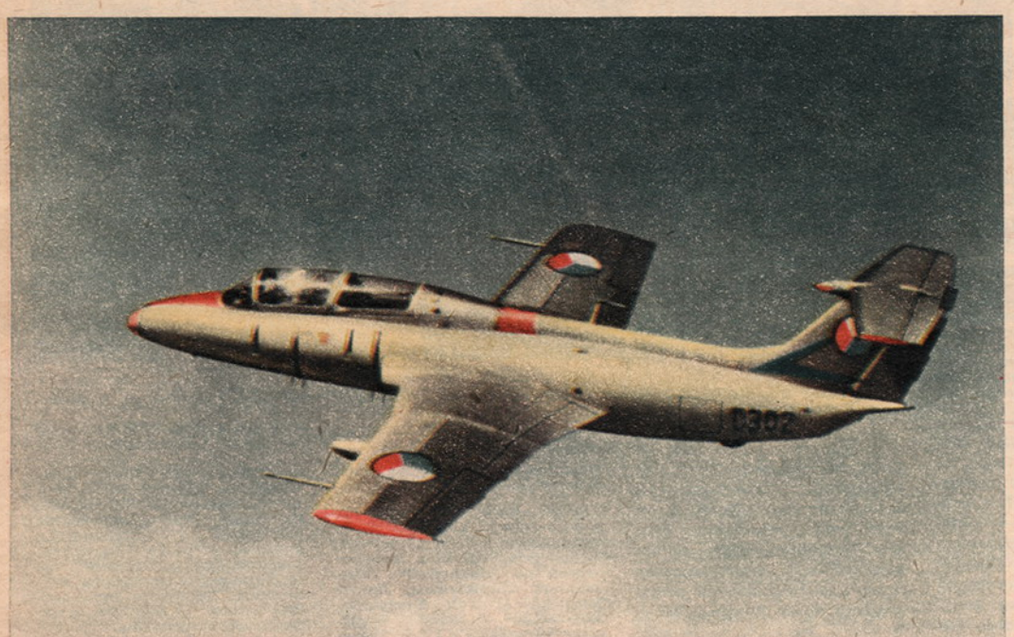
„Cmelak" może być eksploatowany w różnych warunkach klimatycznych. Powietrze doprowadzane do klimatyzowanej w pełni kabiny pilota oczyszczane jest przez sprawnie działający filtr od kurzu, piasku lub chemikaliów. Samolot jest przystosowany do lotów bez widoczności ziemi.

„Cmelak" może zabrać, zależnie od zadania, 500 do 600 kG środków chemicznych do opylania względnie spryskiwania upraw. Załadunek chemikaliów, dokonywany za pomocą samojezdnego agregatu, trwa nie dłużej niż 1—2 minuty. Urządzenie do opylania proszkami pozwala pokryć pas upraw o szerokości 50 metrów; szerokość pasa ziemi spryskiwanej cieczą wynosi od 20 do 30 metrów. (z)

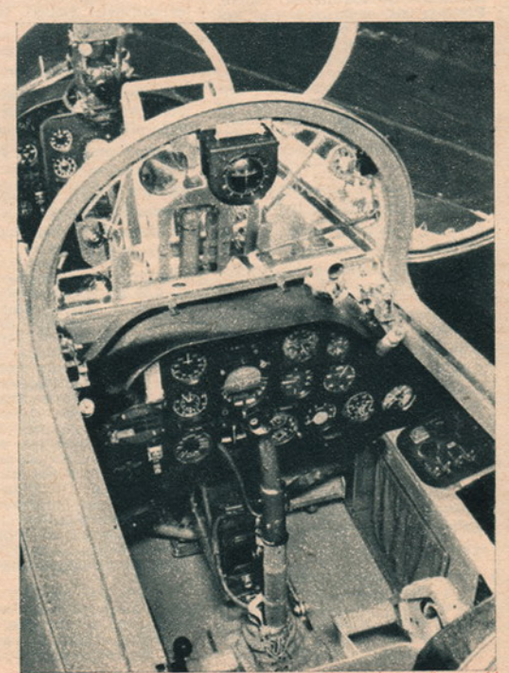


Wyżej: „Delfiny" w barwach powietrznych sił zbrojnych ZSRR. Niżej: Z-37 „Cmelak".





Wyżej: Szkolno-treningowy L-29 „Delfin" w locie. Niżej: Rolniczy Z-37 „Cmelak" w akcji opylania upraw środkami owadobójczymi. Z prawej: Widok kabiny instruktora w samolocie L-29 „Delfin".



# AEROKLUBY

## LUBLIN

KONTAKTY Aeroklubu Lubelskiego z wojewódzkimi organizacjami młodzieżowymi datują się od dość dawna. Momentem przełomowym było Walne Zgromadzenie Aeroklubu Lubelskiego w kwietniu br., na które zaproszono przedstawicieli wojewódzkich organizacji młodzieżowych. Walne Zgromadzenie, doceniając pracę z młodzieżą, pełnym zaufaniem obdarzyło uczestniczących w obradach przedstawicieli wojewódzkich organizacji młodzieżowych, wybierając ich do władz aeroklubu.

A oto podsumowanie tej współpracy. Waldemar Gąska, wiceprzewodniczący ZW ZMS w Lublinie, jako członek zarządu Aeroklubu Lubelskiego w pełni wywiązał się z przyjętych obowiązków. W uroczystym otwarciu sezonu w Ośrodku ZMS w Białce brali udział piloci aeroklubu. Siedmiu skoczków aeroklubu przebywało na 3-dniowym obozie wypoczynkowym ZMS, gdzie zdobyli potrzebne uprawnienia do wykonywania skoków na wodę. Przebywająca na obozie młodzież ZMS-owska miała okazję do obejrzenia tej niecodziennej konkurencji sportowej. Podczas pobytu skoczków na obozie odbywały się wieczorem spotkania, na których zapoznawano młodzież ZMS z warunkami szkolenia lotniczego w aeroklubie. Zarząd Wojewódzki ZMS objął patronat nad zawodami spadochronowymi i ufundował puchar przechodni dla zwycięzcy.

Ostatnio na spotkaniu w ZW ZMS omówiono i rozważono możliwości dalszej współpracy. Mówiono m. in. o szkoleniu lotniczym młodzieży ZMS-owskiej. W związku z tym ZW ZMS deklaruje pomoc organizacyjną i finansową w zorganizowaniu skoszarowanego obozu w okresie wakacji 1967 roku. Przewiduje się szereg imprez i pokazów, które uświetnią lokalne imprezy.

Również współpraca z ZMW nabrała konkretnych form. Planuje się organizowanie kół lotniczych w środowisku wiejskim i szkołach, gdzie istnieją koła ZMW, opiekę nad istniejącymi kołami lotniczymi, organizowanie wspólnych imprez. Nie jest wykluczone, że ZMW udzieli pomocy finansowej w organizowaniu szkolenia dla pilotów sportowych itp.

Współpraca z Komendą Chorągwi Lubelskiej ZHP także nabrała konkretnych form działania. W okresie letnich obozów organizowano spotkania i wiele ciekawych imprez, takich jak zlot na Porytowych Wzgórzach i inne. Na Harcerskim Obozie Szkoleniowym w Sosnowicy przeszkolono 15 drużynowych, którzy prowadzą obecnie pracę z drużynami w zakresie modelarstwa lotniczego. Z początkiem nowego roku szkolnego przystąpiono do zorganizowania Lotniczej Drużyny Harcerskiej wśród młodzieży harcerskiej średnich szkół Lublina.

Dotychczasowa współpraca i jej formy pozwalają przypuszczać, że w okresie zimowym opracowany zostanie bardziej szczegółowy plan Aeroklubu Lubelskiego i organizacji młodzieżowych w zakresie pracy z młodzieżą.

**Czesława Gawryl**

## KIELCE

W niedzielę 23 października br. w PGR Łaziska w powiecie szydłowieckim odbyły się pokazowe ćwiczenia oddziału samoobrony. Pokaz ten obserwowali: prezes ZG LOK gen. dyw. F. Księżarczyk, wiceprzewodniczący WRN w Kielcach Ryszard Dziekan, przedstawiciele Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego Komitetu Powiatowego Partii i Prezydium PRN w Szydłowcu oraz dyrektorzy wszystkich PGR-ów w naszym województwie.

Ćwiczenia przebiegały sprawnie. 40-osobowy oddział wykazał dobre przygotowanie w likwidowaniu różnego rozdaju trudności terenowych (odkażanie terenu, gaszenie pożarów, zabezpieczenie ludności cywilnej itp.) i likwidowaniu „desantu". W pokazie desantowym brała udział ekipa pilotów i skoczków spadochronowych Aeroklubu Kieleckiego w składzie A. Witek, W. Pawełkiewicz, R. Pawełkiewicz i P. Bugajski, łącznie z obsługą naziemną.

Gen. dyw. F. Księżarczyk w ciepłych słowach podziękował uczestnikom za ich trud w szkoleniu oddziału samoobrony. Ćwiczeniom w Łaziskach przyglądała się licznie zgromadzona miejscowa ludność.

**Marta Domagała**

## WARSZAWA

COROCZNYM zwyczajem stają się Jednodniowe Zawody Szybowcowe organizowane przez szybowników Aeroklubu Warszawskiego. W tym roku rozegrano je po raz drugi. Ta oryginalna i piękna impreza towarzyska odbyła się w niedzielę, 16 października br.

Do konkursu lądowania na punkt o Trofeum Pelagii Majewskiej zgłosiło się 44(!) pilotów, od najmniej do najbardziej zaawansowanych. Każdy z zawodników wykonał jeden lot na dwumiejscowym szybowcu szkolnym „Czapla" (start przy pomocy wyciągarki). Pilot miał prawo przyprowadzić sobie własnego pasażera. Byli to więc na ogół członkowie rodzin lub znajomi. W konkursie liczyła się odległość od osi kółka szybowca do wyznaczonego punktu. Po zaciętej walce o każdy centymetr najbliżej punktu zatrzymał się szybowiec pilotowany przez męża fundatorki Trofeum, Tadeusza Majewskiego, który zwyciężył w zawodach. Tak więc oryginalne Trofeum (podwiązka) zostało w rodzinie.

Wyniki: 1. Tadeusz Majewski — 0,50 m, 2. Jerzy Michalski — 0.52 m 3. Michał Siekierzyński — 0,55 m. Dalsze miejsca m. in. zajęli: 13—14. Andrzej Adamkiewicz i Józef Menet — 2,85; 19. Danuta Sylwanowicz — 4,75 m; 25. Felagia Majewska — 5,91 m; 26. Tadeusz Śliwak — 6,01 m; 28. Roman Sochacki — 8,03 m. Zdobywca ostatniego miejsca wylądował w odległości 107 m od punktu.

Prowadzono też klasyfikację drużynową. Drużyna składała się z trzech pilotów. Liczyła się suma osiągniętych odległości. Zwyciężyła Politechnika Warszawska — 2,97 m, przed Wojskami Lotniczymi.

Oddzielną częścią zawodów był konkurs akrobacji podstawowej o nagrodę Tadeusza Śliwaka, znanego asa akrobacji szybowcowej, połączony z próbą lądowania na punkt. Startowało 6 zawodników, w tym dwie kobiety, na szybowcach „Mucha 10 A". Zwyciężył Roman Kędzierski — 312,25 pkt.

Impreza dostarczyła pilotom, ich towarzyszom i licznie zgromadzonej publiczności wiele emocji. Była sprawdzianem umiejętności dokładnego lądowania w określonym miejscu (ważne przy lądowaniu w terenie przygodnym) i arcymiłą zabawą. W kilka dni potem uczestnicy zawodów spotkali się znów, tym razem na towarzyskim spotkaniu, które zakończyło II Jednodniowe Zawody Szybowcowe Aeroklubu Warszawskiego.

*

Szybownicy Aeroklubu Warszawskiego mają wielkie apetyty na czołowe miejsca na liście 10 najlepszych w poszczególnych konkurencjach szybowcowych, ogłaszanej co roku przez „Skrzydlatą Polskę" (zgłoszenia osiągnięć, bez dokumentacji, poświadczone przez szefa wyszkolenia przyjmujemy do 15 stycznia 1967 r. — przyp. red.). Że są to apetyty realne, niech świadczą niektóre osiągnięte w bieżącym roku wyniki:

**trójkąt 100 km** — Wiktor Sznurowski — 97 2 km/h; Włodzimierz Chmielewicz — 93,6 km/h; Marek Skromny — 90,6 km/h.

**trójkąt 200 km** — Ryszard Leja — 79,4 km/h; Marek Skromny — 76,7 km/h; Wiktor Sznurowski — 71,1 km/h.

**trójkąt 300 km** — Piotr Szczepański — 68,9 km/h; Marek Skromny — 67,2 km/; Ryszard Leja — 65,7 km/h.

**docel-powrót** — Włodzimierz Chmielewicz, Andrzej Kmiotek, Wiktor Sznurowski i Stanisław Targowski — wszyscy po 346 km.

**przelot otwarty** — Ryszard Leja — 518 km, Aleksander Murawski — 514 km, Marek Skromny — 512 km.

*

Po raz pierwszy w Aeroklubie Warszawskim przeprowadzono podstawowe szkolenie na samolotach „Jak-18". Grupę szkolną stanowili zaawansowani szybownicy, mający na swym koncie po kilkaset wylatanych godzin i w większości pierwszą, a co najmniej drugą klasę wyszkolenia.

Szkolenie odbyło się w okresie od lipca do października br. metodą tzw. dochodzącą. Szkoliła z pełnym poświęcenia zapałem spora grupa instruktorów społecznych pod okiem kadry zawodowej. Szkoleni wylatali średnio po 25—30 godzin, w tym 5—6 godzin samodzielnie. Przerobiono w całości program w zakresie III klasy wyszkolenia i przygotowano grupę do egzaminu przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną.

W tej chwili wszyscy są już posiadaczami licencji pilota samolotowego turystycznego. A oto grupa pilotów wyszkolonych na „Jakach-18": Włodzimierz Chmielewicz, Janusz Krasicki, Henryk Kucharski, Aleksander Murawski, Stanisław Skrzyński i Piotr Szczepański. Ponadto licencję uzyskał Konrad Kaźmierczak, wyszkolony na samolocie CSS-13. **(kh)**

*

W dniu 29 października br. odbyły się w SDK na Mokotowie eliminacje modelarzy do teleturnieju ogólnopolskiego. Impreza zorganizowana została przez Aeroklub Warszawski przy współudziale modelarzy zrzeszonych w modelarniach Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Program poza eliminacjami obejmował także: projekcję filmową (tematyka — modelarstwo rakietowe, szybowcowe, mistrzostwa świata 1965, samoloty świata) i miłe spotkanie z lotnikiem wojskowym ppłk Cypeltem, który podzielił się z młodzieżą wspomnieniami lotniczymi.

W konkursie wzięło udział 50 chłopców w wieku do 16 lat. Zestaw pytań nie był łatwy. Autorzy najlepszych odpowiedzi (eliminacje były pisemne) przeszli do następnego etapu konkursu.

15 listopada br. odbyły się w Warszawie kolejne eliminacje do teleturnieju „Historia Lotnictwa Polskiego". Udział wzięło 12 zawodników (10 z Sochaczewa i 2 ze stolicy) w wieku do 16 lat. W wyniku trzystopniowej eliminacji do następnej fazy konkursu — eliminacji strefowej — zakwalifikowali się: Wojciech Rybkowski i Jerzy Skotnicki, obaj z modelarni Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Żoliborzu i na Bielanach.

Wszyscy uczestnicy eliminacji otrzymali upominki książkowe i inne.

**Bolesław Wojewódzki**

## INOWROCŁAW

W dniu 28 października br. na lotnisku w Inowrocławiu zebrali się Komendanci Hufców i ich zastępcy z całej Bydgoskiej Komendy Chorągwi ZHP im. M. Kopernika. Celowo Komenda Chorągwi w Bydgoszczy wybrała Inowrocław na miejsce konferencji Hufcowych i Rady Chorągwi. Właśnie tutaj bardzo dobrze współpracują Aeroklub Kujawski i Komenda Hufca ZHP Inowrocław-miasto na polu popularyzacji sportu lotniczego. Celem tego spotkania było zapoznanie hufcowych z problematyką lotniczą i pracą Aeroklubu Kujawskiego pod kątem pracy lotniczej w drużynach harcerskich. Spotkanie było bardzo udane i powinno przynieść wiele pożytku.

**Spotkanie uczestników eliminacji do teleturnieju „Historia lotnictwa polskiego" z ppłk pil. Cypeltem.**

**Foto: Bolesław Wojewódzki**

Następnego dnia w auli Liceum Pedagogicznego zakończony został konkurs pod kryptonimem PHL, zorganizowany przez komendę Hufca ZHP Inowrocław-miasto, Aeroklub Kujawski i redakcję „Gazety Kujawskiej". Konkurs wygrał Waldemar Planzler. Wręczenia nagród 10 finalistom dokonał przewodniczący MRN i członek Zarządu Aeroklubu Kujawskiego Józef Ziętek. W części artystycznej wystąpił zespół harcerski ze Szczepu przy Liceum Ogólnokształcącym im. Marii Konopnickiej „Szare Serca", z laureatkami Ogólnopolskiego Konkursu Piosenki Radzieckiej w Zielonej Górze.

Z okazji zakończenia konkursu zorganizowano też spotkanie dyskusyjne przedstawicieli organizatorów i uczestników imprezy. Konkurs oceniono bardzo pozytywnie. Podkreślono ogromne zainteresowanie młodzieży problematyką lotniczą. Doświadczenia wyniesione z konkursu przewiduje się wykorzystać w dalszej pracy z młodzieżą podczas organizowania nowych imprez i konkursów.

**Dionizy Zaleta**

# PO GLIWICKICH ZAWODACH W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

**EDMUND MIKOŁAJCZYK**
**mistrz Polski w Akrobacji Samolotowej**

Zwycięzca gliwickich zawodów w akrobacji samolotowej Felicjan Kawala.
Foto: T. Malinowski

W okresie od 7.09. — 11.09. 1966 r. odbyły się na lotnisku w Gliwicach Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej. Inicjatorem i organizatorem zawodów był Aeroklub Gliwicki, w oparciu o społeczną pomoc Zarządu Miejskiego i Wojewódzkiego ZMS oraz Komitetu Opiekuńczego Aeroklubu. Celem zawodów, które klub Gliwicki ma ambicje organizować co rok, jest spopularyzowanie akrobacji samolotowej wśród pilotów samolotowych aeroklubów regionalnych oraz przygotowanie zawodnicze pilotów młodszych do udziału w Mistrzostwach Polski w Akrobacji. W zawodach nie mogli brać udziału aktualni członkowie kadry narodowej w akrobacji samolotowej. Kadrowicze tym razem zmienili drążek na pióro, co gwarantowało młodszym kolegom na wysokim poziomie stojące ocenianie ich umiejętności. To pierwszy u nas eksperyment, by w akrobacji aktualni zawodnicy przyjęli na siebie obowiązki sędziów. Z satysfakcją stwierdzam, że na pewno bardzo udany.

Zawody rozgrywano na samolotach Zlin-26. Wstępnych zgłoszeń było 22 — przyleciało 12 zawodników, na 6 jednomiejscowych samolotach Z-26. Najwięcej zawodników wystawił Aeroklub Gliwicki (3 pilotów), Świdnik (2 pilotów), Katowicki (2 pilotów). Zwyciężył Felicjan Kawala przed Julianem Ziobro.

W ciągu trzech dni rozegrano 4 konkurencje. W półfinałach „kręcono" układ obowiązkowy znany i dowolny. Do finału zakwalifikowało się 7 zawodników, którzy rozegrali konkurencję obowiązkową nieznaną oraz wiązankę dowolną. Wiązanki układu dowolnego zawodnicy wykonali wg własnego uznania, tzn. mogli wykonywać dowolny układ figur, w dowolnej kolejności i dowolnych kombinacjach w oznaczonym czasie (6 minut) i strefie (1000 × 800 m). Wydaje mi się, że ten improwizacyjny sposób wykonywania wiązanki dowolnej pozwala zawodnikowi w pełni wykazać swoje możliwości i umiejętności, że wprowadzić może do akrobacji nowe ciekawe elementy. Dotychczasowy system, polegający na ograniczeniu wiązanki dowolnej współczynnikiem i figurami znajdującymi się wyłącznie w obowiązującym wykazie FAI (System Aresti), absolutnie ograniczał inwencję pilotów, faworyzował walory sprzętu. Nie jest to na pewno czynnik postępu w akrobacji. Najlepiej przekonały o tym nas i inne kraje Mistrzostwa Świata w Akrobacji rozegrane w Moskwie, gdzie raczej znikome szanse były na wyprzedzenie 300-konnych Jaków-18PM.

Przy wprowadzeniu na stałe tego naprawdę „dowolnego kręcenia" wiązanki układu dowolnego wyłania się trudna sprawa doboru odpowiedniej kadry sędziów, umiejących właściwie oceniać taką wiązankę. Istniejące w tym zakresie trudności można pokonać przez dobranie stałych sędziów, szkolenie ich na obozach kadry, wymianę z innymi krajami itp.

Szkoda, że tak niewielu pilotów znalazło się na zawodach w Gliwicach. Nawet tych, którzy byli już zgłoszeni. Takie zawody to szansa dla młodych ludzi, których polska akrobacja nie może zaniedbać, jeśli chce w ogóle istnieć. Na Mistrzostwa Polski nie można lecieć po naukę. Ludzie w zetknięciu z klasą reprezentowaną przez naszą czołówkę mogą się zniechęcić. Akrobacja to trudny rodzaj sportu. Wstępne niepowodzenia mogą rzutować na cały przyszły rozwój zawodnika. Łatwiej przełknąć pigułkę niepowodzenia na zawodach niższej rangi, łatwiej też na nich uzyskać lepszy wynik, który na pewno zdopinguje do dalszej rzetelnej pracy. Dla tych

Drugie miejsce zajął w Gliwicach utalentowany szybownik i kandydat na czołowego akrobatę Julian Ziobro.
Foto: J. Szymański

co nie lecieli, to duża strata. W związku z istniejącymi trudnościami sprzętowymi daje się zauważyć w aeroklubach bardzo ujemny objaw, który z całą szczerością określiłbym mianem „cwaniactwa". To naprawdę nieuczciwość, przynosząca nam wszystkim wielką szkodę, jeżeli aerokluby zgłaszają na zawody z premedytacją większą ilość zawodników po to tylko, aby nie odebrano im samolotu wyczynowego.

Chciałbym przy okazji postawić kilka wniosków, których realizacja, mam nadzieję, przyczyniłaby się do podniesienia akrobacji do poziomu należnego jej w świecie:

● Zobowiązać aerokluby regionalne posiadające samoloty wyczynowe do wysyłania na zawody swoich pilotów.

● Zobowiązać kierownictwa aeroklubów do otoczenia większą niż dotychczas opieką pilotów, chętnych do wyczynowego uprawiania akrobacji. Działanie w tym zakresie nie może się ograniczać do podpisania zgłoszenia na zawody, lecz musi obejmować całokształt treningu w akrobacji.

● Umożliwić szkolenie w akrobacji szczególnie pilotom młodszym wiekiem.

● Bezwzględnie odbierać sprzęt wyczynowy klubom, które od lat nie przejawiają w tym zakresie żadnej działalności, oddając go aeroklubom, które zgłoszą zapotrzebowanie na taki sprzęt.

● Premiować aerokluby, których piloci uplasują się na zawodach w akrobacji w granicach do VI miejsca.

● Wyposażyć ośrodki, przejawiające największą działalność w akrobacji, w najnowszy sprzęt. W ośrodkach tych mogą trenować pod fachową opieką doświadczonych zawodników piloci pobliskich aeroklubów.

● Wyposażyć aktualnych członków kadry narodowej w najnowszy sprzęt z dużymi możliwościami resursowymi. Doświadczenia z ostatnich mistrzostw świata wskazują, że liczą się przede wszystkim ekipy posiadające w swoim składzie kilka znanych nazwisk. Należy postawić na kilku aktualnie najlepszych zawodników i wysyłać ich często na zawody za granicę. Eksperymentować z młodymi talentami można w kraju, nie wolno tego robić wobec innych — za granicą.

● Dokooptować dodatkowo do kadry narodowej zwycięzcę zawodów ogólnopolskich w Gliwicach, by stworzyć mu możliwości dalszego systematycznego rozwoju.

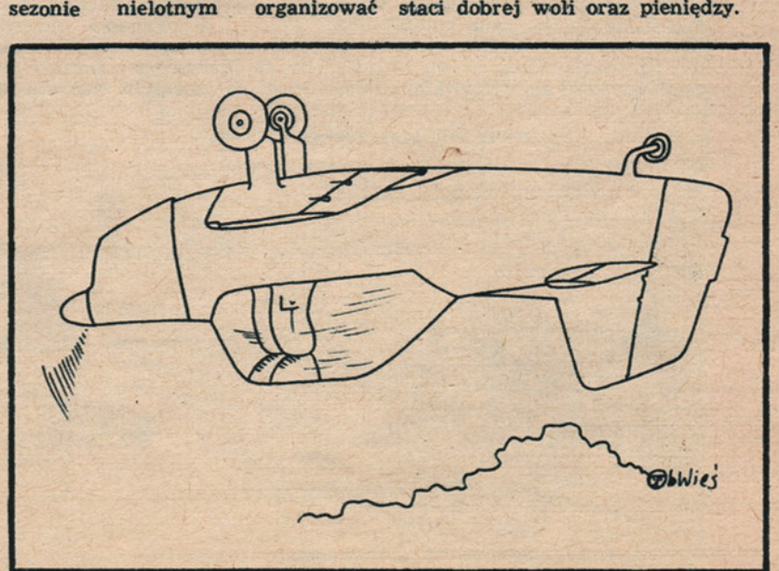
● Przynajmniej raz w roku w sezonie nielotnym organizować spotkanie kadry narodowej z zainteresowanymi przedstawicielami ZG APRL i Komisji Samolotowej, w celu poznania aktualnych problemów nurtujących akrobację światową, omówienie problemów istotnych dla rozwoju akrobacji w Polsce itp.

● Zorganizować należytą opiekę zdrowotną w trakcie obozów treningowych oraz odpowiedni odpoczynek psychiczny i podniesienie sprawności fizycznej na obozach kondycyjno-wypoczynkowych kadry narodowej w akrobacji. Sprawy te są tym ważniejsze, że kadra starzeje się, a z następcami jest jeszcze nie najlepiej.

● Zapraszać wytypowanych sędziów na obozy treningowe kadry w celu treningu w sędziowaniu.

● Czynić starania o budowę polskiego samolotu akrobacyjnego. Do czasu zakończenia budowy tego samolotu zakupić niezwłocznie kilka (minimum 6 sztuk) samolotów akrobacyjnych (najnowszych „Zlinów" z nastawnymi śmigłami), by nie odstać ani na chwilę od czołówki światowej. Każde opóźnienie w tym zakresie — to krok w tył. O wiele trudniej i z o wiele większymi kosztami trzeba potem nadrabiać stracony czas.

Mam nadzieję, że powyższe moje wnioski zostaną w poważny sposób potraktowane. Wynikają one z problemów, które nurtują wszystkich zainteresowanych rozwojem tej pięknej dyscypliny lotniczej, jaką jest akrobacja samolotowa. Na pewno zrealizowanie tych postulatów wymaga poważnych wkładów w postaci dobrej woli oraz pieniędzy.



# JAPOŃSKA DROGA W KOSMOS

Zaczęło się to w dniu 4 kwietnia 1954 roku: pracownicy Uniwersytetu Tokijskiego wypuścili wówczas pierwszą rakietę typu „Pencil". Rozmiary rakiety były miniaturowe: średnica 1,8 cm, długość 23 cm i ciężar 190 gramów, a jednak ta właśnie rakietka zapoczątkowała proces rozwojowy, którego wynikiem jest stworzenie nowego — czwartego już — mocarstwa kosmicznego. Chociaż bowiem w tej chwili nie krąży jeszcze po orbicie żaden japoński satelita, obserwując rozmiary realizacji przedsięwzięć rakietowych w Japonii można ten kraj zaliczyć śmiało już teraz do „mocarstw kosmicznych" — oczywiście do „drugiego rzutu" tych mocarstw, gdyż dwaj główni „zawodnicy" pozostawili wszystkich innych daleko w tyle.

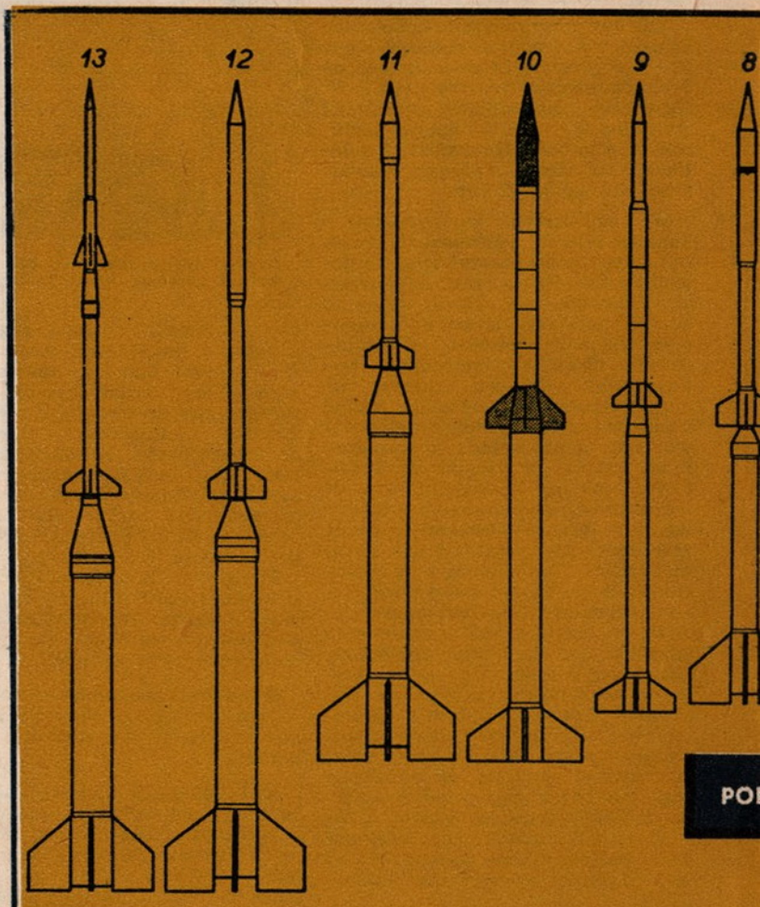
Mgr inż. JACEK WALCZEWSKI

PIERWSZA próba wprowadzenia japońskiego satelity na orbitę odbyła się w dniu 25 września br.; była ona nieudana, ale traktowano ją z góry jako lot próbny rakiety nośnej „Lambda-4S" i nie istniały jeszcze zbyt wielkie nadzieje na sukces. Niemniej, następna — pomyślna — próba jest już tylko kwestią niedługiego czasu. Pierwszy satelita japoński, podobnie jak pierwszy francuski, będzie satelitą „technologicznym", nie wykonującym żadnych badań naukowych, a przeznaczonym do wypróbowania strony technicznej systemu rakietowego. Masa, wprowadzona na orbitę, wynosić będzie 26 kg, z czego około 12 kg przypada na część przyrządową, zawierającą aparaturę radiową i telemetryczną, służącą do śledzenia lotu satelity i kontroli warunków fizycznych wewnątrz niego. Wszystkie 4 stopnie rakiety nośnej „Lambda-4S", łącznie z ostatnim stopniem o kształcie kulistym, pracują na paliwie stałym. Rakieta ma długość 18,5 m i ciężar przy starcie 8400 kG.

Na ukończeniu są już także prace nad następną, znacznie potężniejszą rakietą nośną „Mu-4S", o masie 39 ton i przekraczającą swymi rozmiarami wielkość amerykańskiej rakiety „Scout". Ma ona w 1968 r. wprowadzić na orbitę satelitę naukowego, służącego do badań w okresie silnej aktywności słonecznej. Satelita o masie około 40 kg, będzie zasilany przez 5000 ogniw słonecznych, a jego orbita eliptyczna ma sięgać od około 300 km do 1900 km. Kompleks urządzeń startowych dla rakiety „Mu" znajduje się w budowie w bazie startowej rakiet Kagoshima. Stąd też wyrzucane są rakiety „Lambda".

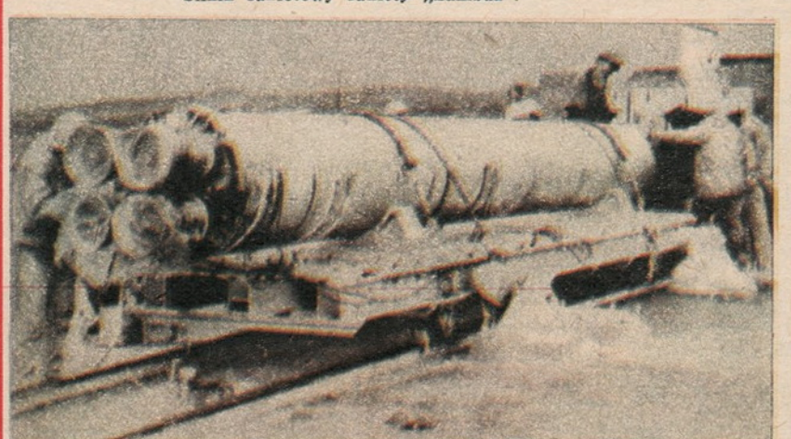
Pomiędzy dwoma etapami — rakietą doświadczalną „Pencil" i rakietą nośną satelitów „Lambda" zawiera się dwanaście lat dynamicznego rozwoju japońskich badań rakietowych i przemysłu rakietowego. Bo oczywiście nie wystarczyły tu same konstrukcje rakiet; dla realizacji poważnych planów kosmicznych niezbędna jest budowa i kooperacja szeregu dziedzin produkcji przemysłowej, na czele z przemysłem chemicznym i radiowo-elektronicznym. Pierwsze rakietowe prace japońskie datują się jeszcze z czasów wojny i łączą się z niesławnej pamięci rakietową bombą samobójczą „Baka". Z prac tych nie pozostało praktycznie nic po wojnie, a okupacja amerykańska wstrzymała na długo wszelkie prace w tej dziedzinie. Dopiero w jakiś czas po zawarciu traktatu pokojowego rozpoczęto na Uniwersytecie Tokijskim pierwsze próby ze wspomnianymi rakietkami „Pencil". Gromadziło się doświadczenie, szkolili ludzie, wzrastała skala eksperymentów. Po „Pencil" przyszła „Baby" o pułapie 4 km, potem „Kappa" osiągająca 5,5 km, „Kappa-2" zaś wzbiła się już na 20 km. Wreszcie nadszedł Rok Geofizyczny 1958 i wówczas już rakiety „Kappa-6" regularnie wykonywały badania do 60 km wysokości. Ten ostatni typ rakiet, produkowany przez firmę Mitsui and Co., od kilku lat oferowany jest na sprzedaż wraz z oprzyrządowaniem naziemnym i doskonałym sprzętem radarowym. Rakiety te zakupywała Jugosławia.

Obecnie Japonia dysponuje szerokim asortymentem rakiet badawczych, oraz, co równie ważne, urządzeń radiolokacyjnych, telemetrycznych i optycznych, bez których wykorzystanie parku rakietowego stałoby pod znakiem zapytania. Np. godne uwagi są seryjne radiolokatory, współpracujące z nadajnikami odzewowymi, montowanymi w głowicach rakiet serii „Kappa". Przenośna stacja radiolokacyjna o średnicy anteny 2 m pozwala na śledzenie rakiet tego typu na odległość do 600 km. W związku z programem kosmicznym zainstalowano w bazie Kagoshima radar o średnicy anteny 18 m — niewiele krajów może poszczycić się posiadaniem tego rodzaju urządzeń. Niewątpliwie rozwinięty przemysł precyzyjny i elek-




Przegląd obejmuje japońskie rakiety cywilne, zarówno zbudowane jak i projektowane. Oznaczenia rakiet: 1 — Pencil, 2 — Baby, 3 — Kappa 1S, 4 — Prince, 5 — SB, 6 — Kappa 1T, 7 — MT 135, 8 — Kappa 2/3, 9 — Kappa 150HT, 10 — Kappa 6, 11 — Kappa 5/2, 12 — Kappa 5RS, 13 — Kappa 5DWT, 14 — Kappa 6S, 15 — Kappa 6H, 16 — Kappa 8L, 17 — LSA, 18 — Kappa 8/8H — K 2, 2 Mu4 na, kieta

Silnik rakietowy rakiety „Lambda".

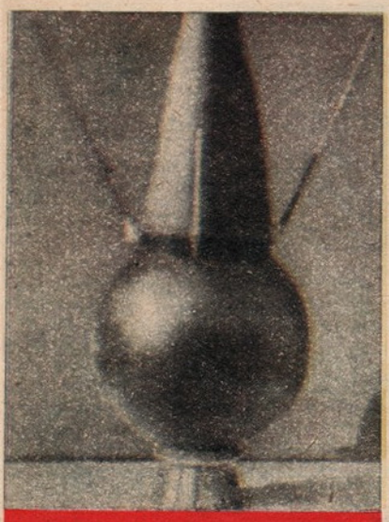


troniczny stanowi jedną z zasadniczych podpór japońskiego programu kosmicznego. Przemysł chemiczny zaś, który rozpoczął naukę od ładunków dla rakiet „Baby", wykonuje dziś z powodzeniem ładunki paliwa stałego o średnicy blisko 1,5 m (dla rakiety „Mu").

Uzyskane wyniki byłyby, być może, jeszcze lepsze, gdyby nie rozproszenie środków pomiędzy szereg instytucji, w pewnych wypadkach rywalizujących ze sobą. Japonia posiada bowiem — rzecz szczególna — dwa programy kosmiczne; jeden z nich reprezentuje wspomniany już Uniwersytet Tokijski, działający poprzez własny Instytut Nauk Kosmicznych i Lotniczych, będący w gruncie rzeczy ośrodkiem szerokiej kooperacji, sięgającej daleko poza Uniwersytet. Instytut dysponuje co najmniej 10 typami rakiet badawczych, jest też twórcą wspomnianych rakiet „Lambda" i „Mu" oraz gospodarzem bazy w Kagoshima. Drugą instytucją jest Agencja Nauki i Techniki, działająca poprzez utworzony w 1963 r. Ośrodek Rozwoju Kosmicznego, dysponujący obecnie 4 typami rakiet i poligonem w Niijima. W odróżnieniu od Uniwersytetu Tokijskiego, który bazuje na paliwie stałym i posiada program ściśle naukowy, Ośrodek Rozwoju Kosmicznego nastawia się na budowę rakiet na paliwo ciekłe i na realizację satelitów użytkowych (nawigacyjnych, meteorologicznych, geodezyjnych). Ośrodek jest jednak znacznie mniej zaawansowany w pracach, niż Uniwersytet. Poza tymi instytucjami prowadzi się jeszcze oddzielnie prace nad zagadnieniami wykorzystania rakiet i satelitów w telekomunikacji, meteorologii i geodezji, aczkolwiek tutaj zaangażowane są już znacznie mniejsze ośrodki.

Poza opisanymi już rakietami o charakterze kosmicznym na wymienienie zasługuje rakieta meteorologiczna Uniwersytetu Tokijskiego, oznaczona MT-135. Jest to rakieta 1-stopniowa, o długości około 3 m, średnicy 135 mm i ciężarze startowym 70 kG. Wynosi ona ciężar użyteczny 3 kG na wysokość 60 km. Ładunek użyteczny stanowi sonda, służąca do pomiaru temperatury i wiatru. Sonda oddziela się od rakiety w pobliżu pułapu i opada na spadochronie; prędkość opadania, wynosząca z początku blisko 1000 m/sek, maleje stopniowo do około 20 m/sek na wysokości 30 km. Wyniki pomiarów uzyskuje się do wysokości blisko 55 km.

Specjaliści japońscy nie ograniczają się do własnego terenu, ale utrzymują też szerokie kontakty międzynarodowe, m. in. pertraktuje się z NASA w sprawie ustawienia na orbicie w przyszłości japońskich satelitów użytkowych. Znamienna była również obecność przedstawicieli Japonii na otwarciu europejskiej bazy rakietowej ESRO w Kiruna. Budżet rakietowo-kosmiczny Japonii w 1965 r. oceniany był na 75 milionów franków francuskich.

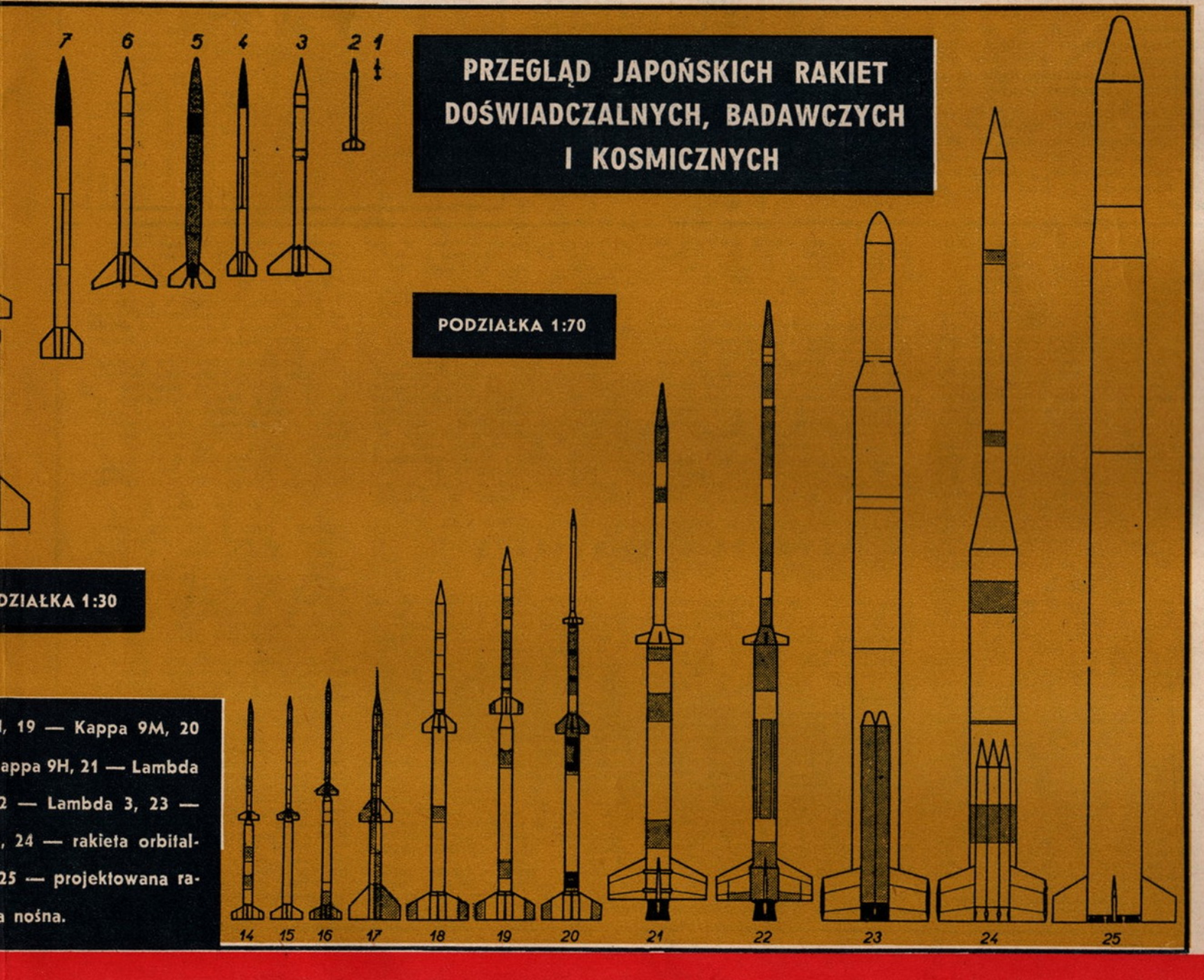


Sztuczny satelita przeznaczony dla rakiety nośnej „Lambda".

Rakieta dwustopniowa „Kappa 3". Średnica — 0,219 m, długość — 4,997 m, ciężar przy starcie — 45 kG, ciężar użyteczny — 4 kG, pułap — 45 km.

Rakieta miniaturowa „Pencil".

# PRZEGLĄD JAPOŃSKICH RAKIET DOŚWIADCZALNYCH, BADAWCZYCH I KOSMICZNYCH




, 19 — Kappa 9M, 20
appa 9H, 21 — Lambda
2 — Lambda 3, 23 —
, 24 — rakieta orbital-
25 — projektowana ra-
a nośna.

# NOWE REKORDY NA ŚMIGŁOWCACH

TAMARA Łarina, znana pilotka śmigłowcowa z Orenburga, jest autorką nowego rekordu międzynarodowego: przeleciała ona na śmigłowcu Mi-1 trasę o obwodzie zamkniętym długości 1 000 km ze średnią prędkością ponad 136 km/h. Rekord ten został ustanowiony po raz pierwszy wśród kobiet. W przelocie tym Łarina pobiła również rekord odległości po trasie zamkniętej, pokonując dystans 1 004 km. Wynik ten jest o ponad 200 km lepszy od oficjalnego rekordu międzynarodowego, należącego do pilotki radzieckiej Tatiany Russijan.

Nowa rekordzistka, Tamara Łarina, jest absolwentką Centralnej Szkoły Techniczno-Lotniczej i obecnie pracuje od pięciu lat jako instruktor pilotażu. Pilotką jest od 10 lat, zarówno szybowcową jak samolotową i śmigłowcową. Do niej należy również rekord międzynarodowy odległości lotu prostego na śmigłowcu — 1239,190 km (na Mi-1). Jest to wynik o 586 km lepszy od poprzedniego rekordu amerykańskiej pilotki D. Daugherty.

Drugim rekordzistą międzynarodowym jest pilot z Orenburga — A. Anosow. Na śmigłowcu Mi-1 przeleciał on w linii prostej odległość 1 509 km, z Sum przez okręgi: kurski, woroneski, tambowski, saratowski i kujbyszewski. Finisz znajdował się w okręgu orenburskim. Wynik Anosowa jest o 80 km lepszy od rekordu Amerykanina T. Ratcliffa, ustanowionego 5 lipca 1962 r.

W parę dni po ustanowieniu rekordu lotu po prostej Anosow pobił nowy rekord: przeleciał trasę o obwodzie zamkniętym długości 1 265 km, czym o 77 km poprawił rekord międzynarodowy pilota radzieckiego A. Łucenki, ustanowiony w r. 1963.

Dokumentacja rekordów Łariny i Anosowa jest obecnie w trakcie oficjalnego zatwierdzania przez FAI. Wyżej: Zdjęcia Łariny i Anosowa.

## KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **W Waszyngtonie** podpisano w dniu 4 listopada br. umowę o bezpośrednim połączeniu lotniczym Nowy Jork — Moskwa. Na linii tej będą kursowały samoloty „Panamerican Airways" i „Aeroflotu". Inauguracja lotów nastąpi jeszcze przed przyszłym sezonem turystycznym.

● **ZSRR** prowadzi rozmowy z jednym ze szwedzkich towarzystw komunikacji lotniczej w sprawie dostarczenia mu samolotów pasażerskich Il-18 D. Samoloty te zastąpiłyby ewentualnie używane dotychczas przez to towarzystwo amerykańskie Boeingi-727. W przypadku pomyślnego sfinalizowania rozmów byłby to pierwszy przypadek dostaw radzieckich samolotów pasażerskich poza obręb krajów socjalistycznych i afrykańskich.

## LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Kolejna** 64 z rzędu katastrofa zachodnioniemieckiego samolotu F-104 „Starfighter" wywołała w opinii NRF szczególnie duże poruszenie. W szeregu pism ukazały się komentarze, w niesłychanie ostry sposób atakujące ministra Obrony von Hassela. Oto wyjątek z artykułu w dzienniku „Frankfurter Rundschau": „Jak długo jeszcze, panie von Hassel, będzie miał pan czelność pełnić swoje funkcje?... Niech pan idzie, panie ministrze Obrony, na emeryturę, albo do diabła, do którego pan i tak należy z racji 35 zamordowanych istnień."

● **Dzienniki** brazylijskie „Correio do Manche" i „Tribuna da Imprensa" poinformowały, że rząd brazylijski prowadzi obecnie rozmowy z bońskim ministrem Obrony von Hasselem w sprawie zakupu 111 odrzutowców „Fouga Magister", produkowanych w NRF na licencji francuskiej. Dzienniki te twierdzą, że samoloty te zostaną następnie odsprzedane rządowi portugalskiemu, który wykorzysta je do walki przeciwko partyzantom w Angoli.

● **Ministrowie** obrony Francji i W. Brytanii przeprowadzili w Londynie rozmowy, w wyniku których postanowiono odroczyć do końca br. decyzję w sprawie wspólnej budowy wojskowego samolotu o zmiennym układzie skrzydeł.

## SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **W Sumach** (Ukraina) odbyły się VIII mistrzostwa ZSRR w sporcie śmigłowcowym. W mistrzostwach udział wzięło 10 drużyn, każda po trzech zawodników. Program zawodów obejmował trzy konkurencje: 1 — lot na małej wysokości z wykonaniem określonych ewolucji, po wyznaczonej trasie, w jak najkrótszym czasie, 2 — lot na małej wysokości, ze zrzuceniem podwieszonego pod śmigłowcem ładunku na cel oznaczony na ziemi oraz lądowanie na terenie o rozmiarach 25 x 25 m, okolonym przeszkodami wysokości 10 m, wszystko w minimalnym czasie, 3 — lot po nakazanej trasie w określonym czasie, z lądowaniami i wykonaniem różnych zadań na punktach zwrotnych.

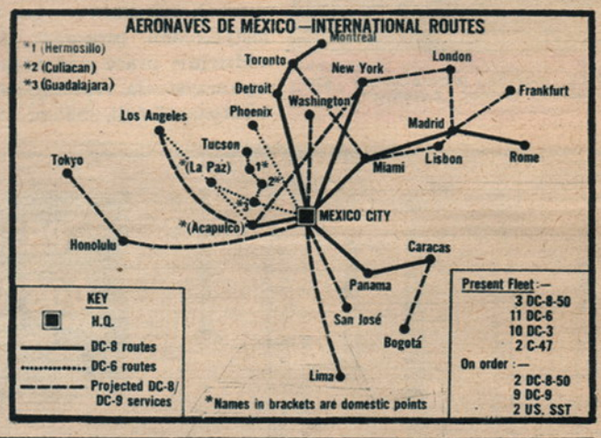
Tytuł mistrza ZSRR na rok 1966 w sporcie śmigłowcowym zdobył I. Gornianskij, otrzymując 890 pkt na 900 możliwych do zdobycia. Drugie miejsce — A. Nosow, trzecie — W. Sacharow. W klasyfikacji drużynowej tytuł mistrzowski zdobył zespół Federacji Rosyjskiej — 1, przed dwoma zespołami powietrznych sił zbrojnych.

## AERONAVES DE MEXICO

**Największe w Meksyku towarzystwo komunikacji powietrznej jest własnością państwa.**

**Flota „Aeronaves de Mexico" składa się w chwili obecnej z trzech samolotów Douglas DC-8-50, jedenastu DC-6, dziesięciu DC-3 i dwóch C-47. W najbliższym czasie towarzystwo otrzyma dwa nowo zakupione DC-8-50 oraz DC-9.**

**Samoloty DC-8 tego towarzystwa docierają z Mexico City do Panamy, Caracas (Wenuzela), Miami, Nowego Jorku, Detroit (USA), Montrealu i Toronto (Kanada) oraz Madrytu i Rzymu w Europie. Z prawej: Schemat połączeń międzynarodowych towarzystwa.**




# OSTATNI LOT „BLIŹNIĄT"

DNIA 11 listopada, po kilku odroczeniach spowodowanych drobnymi usterkami, z Przylądka im. Kennedy'ego o godz. 20.08 czasu warszawskiego rakieta „Atlas" wyniosła na orbitę ziemską rakietę-cel „Agena". O godz. 20.46 czasu GMT nastąpił start statku „Gemini-12" z kosmonautami J. A. Lovellem i E. E. Aldrinem na pokładzie.

„Gemini-12" wszedł na orbitę eliptyczną, której apogeum wynosiło 281 km, zaś perigeum — 161 km. Lot kontynuowano w zasadzie bez przeszkód, choć kosmonauci i technicy kontrolujący lot w stacjach naziemnych przeżywali wiele emocji.

W kilka sekund po starcie okazało się, że Lovell i Aldrin utracili kontakt radiowy ze stacjami na Ziemi. Kiedy statek przelatywał nad Wyspą Wniebowstąpienia, położoną w południowej części Atlantyku, zainstalowana tam stacja radiowa zaalarmowała, że załoga „Gemini-12" nie odpowiada na wezwania przesyłane z Ziemi. Dopiero nad Madagaskarem Lovell otrzymał połączenie z tamtejszą stacją kontrolną.

Kierownik programu lotu powziął decyzję zmiany jednego z ważnych manewrów statku, w związku z wynikłą nagle usterką w silniku „Agena". W programie „Gemini-12" jednym z ważnych punktów było połączenie „Gemini-12" z wyrzuconą wcześniej rakietą „Agena". Kosmonautom udało się wprawdzie dotrzeć do rakiety po zawiłej operacji wyśledzenia jej i pościgu na trasie 120 tys. km, ale nastąpiło to po znacznym zużyciu paliwa. Przyczyną tego były trudności wynikłe ze złego funkcjonowania aparatury radiolokacyjnej.

W takiej sytuacji trzeba było zrezygnować z lotu połączonych statków z planowanej pierwotnie orbity 296 km na orbitę położoną w odległości 736 km od powierzchni Ziemi.

Zgodnie z programem, załoga statku dokonała zdjęć zaćmienia Słońca. Podczas tej operacji znajdowali się oni na wysokości 725 km nad powierzchnią Ziemi, na zachód od wybrzeży Ameryki Południowej. Zrobili dwa zdjęcia Słońca zasłoniętego przez tarczę Księżyca i sfotografowali też pasmo cienia Księżyca na Ziemi, ciągnące się od Limy do Montevideo i mające szerokość ok. 85 km. Przy prędkości statku wynoszącej około 480 km na minutę mieli zaledwie 7 sekund na dokonanie tych zdjęć.

Astronauta Edwin Aldrin otworzył luk „Gemini-12" po uprzednim obniżeniu ciśnienia wewnątrz kabiny. Astronauta wysunął się do połowy ciała na zewnątrz i pozostawał w takiej pozycji przez około dwie godziny, przymocowany do swego fotela czterema pasami. Aldrin przy pomocy specjalnej kamery dokonał szeregu zdjęć wybranych gwiazdozbiorów, m. in. Syriusza i Kasjopei.

Głównym zadaniem załogi „Gemini-12" było zbadanie, czy człowiek może skutecznie pracować w stanie nieważkości. Następnie dnia 13 listopada Edwin Aldrin, przymocowany do statku „Gemini-12" liną długości około 8 metrów, opuścił zgodnie z programem statek. E. Aldrin wykonał pomyślnie najważniejszą część zadania, a mianowicie połączył za pomocą liny o długości ok. 30 metrów statek „Gemini-12" z rakietą „Agena".

Aldrin zakończył pomyślnie swój „spacer kosmiczny" po 2 godzinach 9 minutach i 25 sekundach — bijąc o 25 sekund poprzedni rekord ustanowiony przez kosmonautę amerykańskiego G. Cernana, członka załogi statku „Gemini-9". Jeśli jednak zsumować czas pobytu Aldrina z jego poprzednim „wysunięciem się" do połowy ciała z kabiny, to się okaże, że przebywał on w przestrzeni kosmicznej przez 4 godziny i 37 minut, co stanowi bezwzględny rekord w tej dziedzinie.

W czasie „spaceru kosmicznego" Edwin Aldrin oprócz zarzucenia 30-metrowej liny ze statku „Gemini-12" na rakietę „Agena" dokonał 17 innych czynności (przykręcał i odkręcał śruby, łączył przewody elektryczne itp.).

14 listopada załoga dokonała kolejnego eksperymentu: sfotografowała chmurę gazów sodu, którą pozostawiła francuska rakieta „Centaure", startująca z obszaru Sahary. Chmura szybowała na wysokości 100—150 km nad powierzchnią Ziemi i kosmonauci amerykańscy musieli rozpocząć zdjęcia na sygnał nadany z ośrodka kierowania lotami kosmicznymi na Przylądku Kennedy'ego, ponieważ znajdowali się nad Saharą i nie mogli dostrzec żółtobiałej chmury na tle pustyni. W tymże dniu astronauci ponownie fotografowali niektóre z gwiazd przy otwartym włazie.

Dnia 15 listopada w godzinach popołudniowych „Gemini-12" wodował na Atlantyku. Podczas 59 okrążenia Ziemi załoga statku włączyła 4 silniki hamujące. Statek kosmiczny znajdował się wówczas na wysokości 298 km nad powierzchnią Ziemi.

„Gemini-12" opadł na spadochronie w wyznaczonym punkcie, w zachodniej części Atlantyku, w odległości zaledwie 5 km od dyżurującego lotniskowca „Wasp". Wodowanie nastąpiło w odległości ok. 1 170 km na południowy wschód od Przylądka Kennedy'ego.

Zrzuceni ze śmigłowca płetwonurkowie przymocowali do statku „Gemini-12" pływaki gumowe, by zabezpieczyć go przed zatonięciem. Lovell i Aldrin przy dobrym samopoczuciu zabrani zostali śmigłowcem na pokład lotniskowca „Wasp". Lot kosmiczny „Gemini-12" trwał ogółem 92 godz. i 35 minut.

Zgodnie z panującą opinią, ostatni z serii lot kosmiczny „Bliźniąt" przyniósł szereg cennych doświadczeń, które wykorzystane zostaną przy realizacji następnego, tak zwanego programu księżycowego „Apollo".

### WOJAŻE „LUNAR ORBITER'A"

Wyrzucona 6 listopada stacja amerykańska „Lunar Orbiter-2" weszła 10 listopada wieczorem na orbitę księżycową, stając się satelitą Srebrnego Globu.

Gdy pojazd znajdował się w odległości 1 260 km od powierzchni Księżyca, na sygnał z Ziemi włączono silnik hamujący. Prędkość spadła z ok. 5 tys. m/godz. do 965 m/godz., co sprawiło, że pojazd wszedł na orbitę księżycową. 17 listopada orbita została skorygowana i „Lunar Orbiter" ma się zbliżyć na odległość 45 km od powierzchni Księżyca. Wtedy dopiero dokona zdjęć i przekaże je na Ziemię.

### KOSMOS-131

Kolejny radziecki sztuczny satelita Ziemi — „Kosmos-131" wprowadzony został dnia 12 listopada na orbitę ziemską.

Parametry orbity wynoszą: początkowy okres obiegu dookoła Ziemi — 89,9 minuty, maksymalna odległość od powierzchni Ziemi 360 km, minimalna — 205 km. Kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika wynosi 72,9 stopnia.

Celem eksperymentu jest kontynuowanie badań przestrzeni kosmicznej, zgodnie z programem, ustalonym dla sputników serii „Kosmos".

### NOWA PRÓBA „EUROPY"

14 listopada z bazy australijskiej w Woomera wystartowała do kolejnego próbnego lotu rakieta „Europa", zbudowana wysiłkiem trzech państw: W. Brytanii, Francji i NRF. Rakieta trzystopniowa tego typu ma w końcu roku 1968 wyrzucić sztucznego satelitę. Rakieta w ciągu lotu trwającego 6 min. 50 sek. pokonała odległość 816 km. Próbie poddawano system rozdzielania pierwszego stopnia (rakiety nośnej) pojazdu. Dwa stopnie pozostałe były tylko makietami. Rozcalenie nastąpiło w dwie minuty po starcie.

# Nowości małego lotnictwa

Pierwszą, na pewno ważną, informacją dla naszych Czytelników będzie wiadomość o przemianowaniu wydziału modelarskiego APRL na Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa. A zatem nowa nazwa i nowe zadania, z myślą już o szerszym zakresie wyszkoleniowym, lepszym zaopatrzeniu w materiały do prac teoretycznych i praktycznych. Wierzyć wypada, że w nowej strukturze kół lotniczych poczesne miejsce zdobędzie małe rakietnictwo, które jak na razie boryka się z przejściowymi kłopotami silnikowymi. Liczyć należy, co prawda, iż kłopoty spłyną wraz z lodami wiosennymi, tym bardziej, że zamówienie ze strony APRL wynosi około 20 tysięcy sztuk silników plus drugie tyle złożone przez ZG LOK. W tej sytuacji zakłady w Krywałdzie, albo zmuszone zostaną do zmechanizowania produkcji silników, albo — zrezygnują z tak ogromnego zamówienia na korzyść firmy, która będzie mogła wywiązać się terminowo z przyjętych zamówień. Na marginesie dodam, że w USA w jednej tylko wytwórni (prywatnej, nie państwowej) maszyna produkuje jeden silniczek w ciągu 5 1/2 sek (pięciu i pół sekundy).

Innej miary nowością jest bardzo dobry zestaw planów modelarskich samolotu radzieckiego JAK-18-P, opracowany przez niezastąpionego Zdzisława Umińskiego. Plany ukazały się w połowie listopada w znanej obwolucie „Modelarza" jako 18 złotowy dodatek do tego miesięcznika. Model przystosowany jest do zabudowania silnika i może być wykonany z materiałów krajowych. Kolejny numer wycinanek „Mały Modelarz" przynosi natomiast model samolotu polskiego sprzed 1939 roku, PZL „WILK". Plany opracował Leszek Komuda. Nie zachwycaliśmy się tym razem okładką i zestawieniem barw muzealnego samolotu, które utrzymano w tonacji dawnych niemieckich wycinanek tego typu. Przypuszczalnie zawiniły farby i kiepski papier.

Za granicą odnotowano nowy rekord długotrwałości lotu dla radiomodeli, ustanowiony przez Francuzów, braci Durand. Nowy rekord krajowy wynosi 2 godziny 25 minut. Rekordowy model miał ciężar całkowity 2 900 G i rozpiętość skrzydeł 1 540 mm.

O BHP mówi się najczęściej — i słusznie, przy omawianiu zagadnień małego rakietnictwa. Tymczasem okazuje się, że i inne nowoczesne dziedziny modelarstwa są niebezpieczne, ba — poważnie zagrażają życiu, o ile tylko naruszone zostaną podstawowe przepisy ostrożności. Oto ostatnio z Wielkiej Brytanii przyszła tragiczna wiadomość o wypadku, w którym model zdalnie kierowany pilotowany przez ojca uderzył stojącego opodal syna, który poniósł śmierć. Wiadomości o poważnych obrażeniach ciała można by zebrać w pokaźną broszurę, szczególnie z praktyki modelarstwa na uwięzi, gdzie zerwanie się linki uwięzi, porażenie prądem, i kontuzje zawodników odnotowywane są często w prasie zachodniej. Świetnie zorganizowani Szwajcarzy w trosce o dzieci i młodzież ustawiają nawet w niektórych okolicach tablice ostrzegawcze z symbolem zakazu puszczania modeli. Zakaz przy tym dotyczy wywoływania hałasu właśnie przez mikrosilniki modeli na uwięzi, wyjące najczęściej na pełnych obrotach. Podobne restrykcje spotkać można w Anglii i Szwecji. Oto i pole do rozmyślań dla specjalistów od BHP! A swoją drogą warto zestawić jakieś przepisy bezpieczeństwa i na naszych modelarskich polach startowych, bo co by było gdyby...? Kto płacić powinien za zniszczone ubranie, zagubiony silnik, kalectwo itp. w czasie na przykład zawodów?

Po tych bardzo przykrych informacjach — kilka wiadomości z dziedziny mikrosilników. Znana włoska wytwórnia silników „Super Tigre" wypuściła ostatnio nowy typ o pojemności 2,5 cm³ ze świecą żarową. Pierwsze próby w locie wypadły zadowalająco. Modelarz Ricci osiągnął wynik 219 km/h. Wytwórnia amerykańska COX, znana również z wysokiej jakości swoich silników, wykonała mały silnik o pojemności 23 cm³, z przeznaczeniem do motoroweró(!) i go-kartów.

**P. E.**

## ZAPRASZAM DO DZIAŁANIA

*W czasie dyskusji na Walnym Zgromadzeniu Aeroklubu Łódzkiego w kwietniu br. przedstawiłem zebranym niełatwą sytuację wyszkolenia i sportu modelarskiego w naszym kraju. Brak materiałów modelarskich, tak pod względem ilości jak i jakości, produkowanie za ciężkie pieniądze zestawów złej jakości i listewek, które nie nadają się do budowy modeli, brak silników i osprzętu, bez których nie jest możliwe podniesienie poziomu modelarstwa. To tylko jedna strona medalu. Bo jeżeli mamy kłopoty finansowe, to wcale nie znaczy, że posiadane skromne fundusze można wydawać „bez głowy". Dowodzi to, że sprawy modelarstwa lekceważy się coraz bardziej i nie ma nikogo, kto potrafiłby temu złu zaradzić. Dzieje się tak chyba tylko dlatego, że modelarstwo mimo wszystko istnieje, bo wciąż jeszcze istnieje w naszym kraju garstka zapaleńców. Modelarze z prawdziwego zdarzenia (w odróżnieniu od niektórych, co etatowo „pracują" i przez 22 lata mają „obiektywne trudności") budują modele, uczestniczą w zawodach, pokazach i wystawach. Robią, bo są zakochani po uszy w lotnictwie, nie potrafią używać tarczy z obłudnym sloganem „trudności obiektywne".*

*Modelarz wyczynowy, w zależności od tego jaką kategorię sportu uprawia, zużywa w ciągu roku od 200 do 1 000 i więcej godzin na projektowanie modelu, poszukiwanie materiałów, budowę, trening i zawody. Można śmiało stwierdzić, że żadna dyscyplina sportu nie wymaga takiego wkładu pracy i... pieniędzy jak modelarstwo. Jeżeli nie kupisz za własne, często ciężko zarobione, pieniądze silnika, balsy, aparatury radiowej, musisz skończyć z modelarstwem. Wielu już to zrobiło, z pożytkiem dla siebie i ze szkodą dla lotnictwa. Pozostali budują nadal modele, ale na walkę o słuszne i logicznie uzasadnione prawa dla modelarstwa nie wszystkim wystarcza już czasu i energii. Przysłowiowa walka z wiatrakami, walka z ludźmi, którzy — co tu ukrywać — mają jedynie na względzie własne wąsko pojęte interesy robienia pieniędzy wtedy, kiedy szeregowi modelarze muszą pieniądze wydawać. Przykład: nikt nie zorganizował konkursu na opracowanie projektu modeli przeznaczonych do produkcji w zestawach. To się załatwia w wąskim gronie wtajemniczonych. Nic też dziwnego, że brakuje niekiedy czasu na konkretne załatwienie wielu niecierpiących zwłoki spraw, na przekonanie kogo trzeba o konieczności dokonania radykalnych posunięć warunkujących polepszenie katastrofalnej sytuacji w modelarstwie. Na domiar złego lekceważy się modelarzy, ich słuszne postulaty, ich pracę. Od dawna już nikt z najwyżej postawionych w hierarchii lotniczej przedstawicieli władz nie znalazł czasu na to, żeby na wielu imprezach modelarskich podyskutować z czołowymi modelarzami o ich pracy codziennej i problemach z nią związanych.*

*Nie ma pieniędzy, to jeszcze można zrozumieć, ale brak czasu na odwiedziny u modelarzy na zawodach, to na pewno lekceważenie. „Skrzydlata Polska" też ostatnio „nie ma czasu" i nie odwiedza imprez modelarskich. Tak więc ci, którzy mają szkolić najmłodszych entuzjastów lotnictwa na przyszłych pilotów, coraz częściej odczuwają na własnej skórze, że zbytnio przejmują się swoją rolą. A przecież wiadomo, że bez dobrze postawionego wyszkolenia modelarskiego i silnego sportu nie może być mowy o napływie nowych, przygotowanych kadr dla lotnictwa cywilnego i wojskowego. Wiadomo, że modelarz to najlepszy materiał na pilota i konstruktora. Tym, co zapomnieli i lekceważą podstawową gałąź lotnictwa, my modelarze przypominamy się niniejszym.*

*Uczestniczyłem w wielu imprezach modelarskich w okresie 20 lat i z przykrością stwierdzić muszę, że poziom organizacyjny tych imprez ulega z każdym rokiem pogorszeniu. To też jeden z przejawów lekceważenia modelarstwa. Przykład: ostatnie XXXI MPML na uwięzi w Sosnowcu. Poziom we wszystkich kategoriach modeli słaby (z wyjątkiem wyścigu). wyżywienie bardzo liche, ilościowo i jakościowo. Z noclegu nie korzystałem w obawie o transport modelu aż do Katowic. Sposób przeprowadzenia zawodów trochę dziwny — w wielu wypadkach zawodnik musi walczyć nie tylko z konkurentami, ale i z komisją, aby udowodnić że ma regulaminowo rację. Ponieważ fundusze są ściśle wyliczone, zawody muszą być zakończone w przewidzianym terminie. Sęk w tym, że zapomniano, kiedy w październiku zapada zmrok i w związku z tym czasu nie wystarcza. Ale zawody trzeba skończyć, więc skraca się konkurencję z trzech do dwóch lotów, wbrew wszelkim przepisom i zdrowemu rozsądkowi. Komisji to odpowiada, może niektórym zawodnikom też. Ale są tacy, którzy uważają, i słusznie, takie metody jako „chwyt poniżej pasa". Komisja to święta rzecz w każdej dyscyplinie sportu, a więc i w modelarstwie. Co z tego, że zawodnik pracował przez cały rok na ten jeden jedyny poza eliminacjami udział w imprezie pod nazwą „Mistrzostwa Polski". To mało, to się nie liczy, tego niestety nikt nie docenia. Wyniki obliczone, puchary są, kończymy imprezę.*

*I czego ja wreszcie narzekam, przecież i trzecie punktowane miejsce się ma i puchar kryształowy — ładna pamiątka. Zabrakło tylko dyplomu do tego pucharu i złośliwi mogą mnie posądzić o to, że ten kryształ kupiłem sobie u „Jubilera" i teraz się chwalę.*

*I jeszcze jeden obrazek. Oto od szeregu lat na imprezach modelarskich startują w zespole dwaj modelarze z Łodzi, Andrzej i Zdzisław Umińscy, ojciec i syn. Wiedzą o tym wszyscy interesujący się modelarstwem w Polsce, ale to nie wystarcza. W zarządzeniu APRL-u o sosnowieckich zawodach wymieniono tylko nazwisko Andrzeja Umińskiego, chociaż w poznańskich eliminacjach zakwalifikowali się do Mistrzostw i ojciec i syn. Ale ważne jest zarządzenie, więc dla jednego z nich nie przewidziano wyżywienia. W końcu jednak obydwaj zostali zaprowiantowani i już sądziliśmy, że logika zwyciężyła. Niestety, życie jest twarde. Po zakończeniu imprezy i rozdaniu pucharów opuszczamy teren zawodów, jest ciemno, z mroku wyłania się postać szefa modelarstwa Aeroklubu Śląskiego i poleca uiścić Zdzisławowi Umińskiemu należność za wyżywienie w wysokości 48 zł (czterdzieści osiem). Zaskoczony płaci jedną ręką, a w drugiej dzierży piękny puchar, na którego uroczyste wręczenie zaproszono specjalnym pismem jego zdobywców, a więc zespół Umińskich. A w delegacji służbowej wypisano: Korzystał z wyżywienia i zakwaterowania (?!).*

*Wystarczy chyba dowodów na to, że my modelarze jesteśmy piątym kołem u wozu. Najwyższy czas, żeby wspólnym wysiłkiem udowodnić komu trzeba, że dobry gospodarz nawet to przysłowiowe piąte koło utrzymuje w należytym stanie. Dlatego zapraszam wszystkich zainteresowanych nie tyle do dyskusji co do działania.*

**EDWARD HANISZEWSKI**
**Łódź**

## DOŚWIADCZALNY OŚRODEK RAKIET MODELARSKICH wyjaśnia:

W związku z artykułem red. P. Elszteina, zamieszczonym w „Skrzydlatej Polsce" nr 42 z br., a dotyczącym pracy Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego odnośnie modelarskich silników rakietowych, pozwalamy sobie przesłać parę faktów do wiadomości redakcji „Skrzydlatej Polski".

Zlecenie na opracowanie technologii produkcji modelarskich silników rakietowych, według założeń opracowanych przez Doświadczalny Ośrodek Rakietowy, zostało zawarte z wytypowaną grupą pracowników Zakładów Chemicznych w Knurowie w listopadzie 1965 r.

W ciągu paru miesięcy opracowano i wypróbowano przy współpracy DORu kilka różnych wersji prototypów silnika, nim uzyskano zadowalające rezultaty. Ostatecznie zlecenie zostało zakończone 20 maja 1966 r.

W tym też dniu Zarząd Główny APRL zlecił produkcję seryjną w wysokości 3 000 szt. z dostawą po 1 000 szt. w miesiącu czerwcu, lipcu i sierpniu — nie licząc się z techniczną możliwością realizacji tego zlecenia w tak krótkim terminie po opracowaniu technologii produkcji, tym bardziej, że produkcja silników modelarskich nie była przecież ujęta w planach produkcyjnych zakładów na rok bieżący i zakłady nie były przygotowane na ich seryjną produkcję.

Na skutek usilnych starań DORu zakłady podjęły się wyprodukowania jeszcze w tym roku potrzebnych nam silników, niemniej obiecując pierwsze dostawy nie wcześniej jak pod koniec lipca. Nie przewidziano wtedy, że mogą wystąpić pewne trudności w zaopatrzeniu w niektóre surowce (przykładowo: dostawę kleju kooperant przyjął na IV kwartał), oraz że w toku produkcji mogą wyjść pewne usterki używanego półfabrykatu, nie zawinione zresztą przez żadną ze stron (nie wdajemy się tu w szczegóły techniczne).

Spowodowało to opóźnienie wykonania zlecenia. Na skutek naszej (DORu) interwencji po starannym przebraniu materiału wykonano partię silników potrzebną na zabezpieczenie zawodów (na więcej nie było materiału), co spowodowało niemożność wcześniejszego rozesłania silników do aeroklubów regionalnych dla przeprowadzenia treningów, o czym aerokluby zostały powiadomione specjalnym pismem, przy czym parametry silnika były uprzednio podane w regulaminie zawodów.

W świetle przytoczonych wyżej faktów należy uznać za duże osiągnięcie opracowanie przez przemysł i DOR w ciągu zaledwie siedmiu miesięcy silnika, który mieści się w standardach światowych.

Omawiając sprawę opracowania i wyprodukowania silnika, należy wyrazić uznanie zakładom w Krywałdzie za przyjęcie do produkcji poza planem serii silników, co połączone było z koniecznością zaopatrzenia się zakładów w nowe asortymenty materiałów i natychmiastowego zawarcia umów z kooperantami, co jest w praktyce naszego przemysłu rzeczą raczej wyjątkową.

W tej sytuacji organizatorzy zawodów mieli do wyboru albo rozegrać zawody na silniku seryjnym, dostarczonym zawodnikom dopiero w trakcie zawodów, albo na silnikach amatorskich, co jak wykazała praktyka lat ubiegłych było niezadowalające. Wyniki zawodów świadczą, że podjęta decyzja była słuszna.

Sądzimy, że tych parę uwag wyjaśni niejedno nie zorientowanemu w dostatecznym stopniu redaktorowi Elszteinowi i zainteresowanym Czytelnikom.

**mgr Marian MARKOWSKI,**
**instr. pil.**
**Jan BRYNIARSKI**
**i kierownik DOR**
**Ireneusz PUDEŁKO**

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

**W Związku Radzieckim ukazała się na półkach księgarskich książka poświęcona bohaterstwu pilotów, broniących w 1941 r. Moskwy przed atakami lotnictwa hitlerowskiego. Niżej drukujemy fragment tej książki, napisanej przez goszczącego niejednokrotnie w naszym kraju Genadija Siemienichina.**

# Trzy strącone w jednym locie

CZWÓRKA myśliwców pod dowództwem majora Borkuna przygotowywała się do lotu. Piloci otrzymali zadanie osłaniać pole walki w rejonie miejscowości Pietuszki — Płetniewo — Wasiliewka, gdzie dywizja piechoty miała ruszyć wszystkimi siłami do kontrataku i odbić zajęte przez Niemców wzgórza. Jednakże w ostatniej chwili, gdy Wasilij Borkun, Kola Woronow, starszy lejtenant Krasilnikow i jego prowadzony Bublejnikow rozchodzili się już do samolotów, dowódca pułku Demidow otrzymał ze sztabu frontu nowy rozkaz. Generał Komarow polecił, aby wszystkie sprawne samoloty pułku osłaniały rejon Sierpuchow — Podolsk, albowiem w tamtym kierunku zmierzały bombowce nieprzyjaciela.

Grupa dowodzona przez Borkuna wystartowała więc w rejon Podolska, by tu, jak mawiali lotnicy, wisieć przez czterdzieści minut na wysokości od dwóch do pięciu tysięcy metrów. Piloci mieli rozkaz wszczynać walkę z dowolną grupą „Junkersów" lub „Heinkli" — bez względu na jej liczebność. Myśliwce leciały w niedużych odstępach od siebie. Wysokościomierz wskazywał trzy tysiące metrów. Borkun wiedział, że gdzieś nad nim, o tysiąc metrów wyżej, patroluje czwórka pod dowództwem Sułtan-Chana i na samą myśl o tym raźniej robiło się na duszy. W dole mignęła wąziutka linia szosy, prowadzącej do sztabu frontu...

Zaczęło się przejaśniać. Zza gęstej chmury wyjrzało słońce. Samolot Woronowa, lecący nieco z tyłu, zwalił się nagle w dół, po czym, jakby porwany strumieniem powietrza, wyskoczył w górę.

— Woronow! Dokąd? — krzyknął Borkun, nie mogąc pojąć manewru podwładnego. W słuchawkach rozległ się głos Woronowa:

— Majorze, w przodzie niżej „Junkersy".

„Są" — pomyślał Borkun przesuwając drążek sterowy nieco do przodu. Szpiczasty, zielony nos myśliwca pochylił się lekko ku dołowi i major dostrzegł trzy ciężkie, dwusilnikowe „Junkersy", lecące ze wznoszeniem w stronę słońca. Cel był ponętny. Ale spokój, z jakim faszystowskie maszyny rwały się ku przedmieściom Moskwy, zaniepokoił dowódcę grupy. Instynktownie czuł zbliżające się niebezpieczeństwo.

Pilot wykonał ruch drążkiem sterowym — i oczom jego ukazał się inny, nie widziany dotąd odcinek błękitnego nieba, oświetlony złocistymi promieniami jesiennego słońca. Nad samolotem przemknęły ledwo dostrzegalne cienie. Borkun od razu rozpoznał znajome sylwetki samolotów i natychmiast rozkazał, drogą radiową, dowódcy drugiej pary Krasilnikowowi:

— Nad nami para „Messerschmittów". Atakuj! „Junkersy" pozostaw mnie.

Samoloty Krasilnikowa i Bublejnikowa wyrwały w górę. Szare, wilgotne chmury otuliły zielone skrzydła myśliwców. Przebiwszy je, maszyny pomknęły w stronę słońca i Borkun stracił podwładnych z oczu. Rozkazał więc Woronowowi, aby leciał za nim i osłaniał w czasie atakowania „Junkersów". Ale w tym momencie w słuchawkach hełmofonu rozległ się przytłumiony głos Krasilnikowa:

— Majorze, tu są cztery „Messerschmitty", wzięły nas w kleszcze.

Borkun wahał się chwilę. Wiedział, że postępuje wbrew elementarnym zasadom taktyki, ale lecący konsekwentnie na wschód klucz „Junkersów" był tak ponętnym celem, że trudno było zrezygnować zeń i wszczynać walkę z osłaniającymi go myśliwcami. Tam, w górze, toczyła się już zacięta walka, powietrze raz po raz przeszywały ogniste smugi. Widać ciężko było parze Krasilnikowa uporać się z czterema „Messerschmittami". Trzeci samolot mógłby przyczynić się do rozstrzygnięcia walki na korzyść radzieckich myśliwców. I Borkun rozkazał stanowczo:

— Woronow, leć na pomoc Krasilnikowowi. Ja sam zaatakuję „Junkersy".

Samolot Woronowa wystrzelił świecą w górę. Borkun zmienił nieco kurs i zniknął w chmurach. Po chwili wykonał zakręt bojowy, wyszedł z szarej masy chmur i pomknął ze zniżeniem na wschód. W pewnym momencie w przodzie zauważył klucz mleczno-białych „Junkersów". Wykonał lekki zawrót i zbliżał się do nieprzyjacielskiego bombowca lecącego z prawej strony. Nagle pod kadłubem jego myśliwca błysnęła ognista smużka. W monotonny huk silników wdarł się odgłos gwałtownej strzelaniny. Samotną maszynę Borkuna ostrzeliwały wszystkie trzy „Junkersy". Pilot radziecki dostrzegł dziurę w prawym skrzydle swego myśliwca. Spróbował ostrożnie czy stery działają. Na szczęście wszystko było w porządku...

A kontury „Junkersa" są już coraz wyraźniejsze. Widać nawet przezroczystą kabinę strzelca i wystającą z niej czarną lufę, plującą raz po raz ognistymi seriami. Jedna seria, druga, trzecia. Każdy pocisk może być śmiertelny. Borkun zbliża się coraz bardziej. Widzi pochylonego nad zamkiem nieprzyjacielskiego strzelca w granatowym kombinezonie, jego bladą, pociągłą twarz.

Wasilij naciska przycisk spustowy. Trysnęły żółto-czerwone ogniki. To padła pierwsza seria z działka. Pociski trafiły w stanowisko ogniowe Niemca. Borkun dostrzegł olbrzymią dziurę w jego kabinie. Powietrze wdziera się do wnętrza. Głowa strzelca opadła bezwładnie na czarną stal broni pokładowej. Wiatr zerwał z niej hełmofon i rozwiewa jasne kosmyki włosów. Niebieskie oczy zaszły już zapewne mgłą, a po policzku spływa brunatna struga krwi.

Młody był ów strzelec z hitlerowskiego „Junkersa". Młody i przystojny. Mógłby teraz uczyć się w którejś z wyższych uczelni Hamburga, pracować w zakładach przemysłowych, lub stemplować, delikatnymi rękami, listy w którymś z urzędów pocztowych. Ale ten młody człowiek, zanim tu się znalazł, uczęszczał zapewne na zebrania organizacji faszystowskiej, unosił energicznie jedną z tych delikatnych rąk i wołał krzykliwym głosem „Heil Hitler". A potem pod Mińskiem, Witebskiem, Orszą tymi subtelnymi palcami naciskał spust broni pokładowej i ostrzeliwał kolumny cofających się żołnierzy radzieckich. Przed chwilą zaś marzył jeszcze, z pewnością, o żelaznym krzyżu za zrzucenie bomb na Moskwę.

Teraz leżał martwy.

Sprawił to Borkun, ten dobry, życzliwy Borkun, który na ziemi nawet muchy nie potrafił skrzywdzić. W ciągu kilku miesięcy okrutnej wojny on nigdy nie widział jeszcze zabitego przez siebie człowieka, mimo że przecież niejeden faszysta zginął już od jego kuli. Dotychczas bowiem spadali oni zawsze z zestrzelonymi przezeń „Junkersami" i „Messerschmittami". Proces zagłady tych samolotów, rozrywających się niekiedy w powietrzu lub spadających w kłębach czarnego dymu, był mu dobrze znany. Natomiast jak ginęli znajdujący się na ich pokładach ludzie — tego Borkun nie wiedział. I oto teraz, po raz pierwszy, śmierć straszna i zarazem prosta stanęła przed jego oczyma.

Nie czas jednak było zastanawiać się nad nie żyjącym już strzelcem niemieckim. Czarne krzyże i znienawidzona swastyka pchały się bowiem uporczywie w oczy. Borkun mimo woli szukał palcami przycisku spustowego. Samolot drżał od wystrzałów z działek i karabinów maszynowych. Serie wrzynały się w szerokie skrzydło „Junkersa", w silnik. A Borkunowi wciąż zdawało się, że bombowiec nie został trafiony śmiertelnie i nadal naciska uparcie przycisk...

Wreszcie ukazały się pomarańczowe języki ognia. Igrały na pokryciu niemieckiej maszyny, skradały się do kabiny pilota. Nagle „Junkers", ciężki i stateczny w locie, zaczął walić się na prawe skrzydło. Ogień przerzucił się na kabiny, środkową część kadłuba i bombowiec, rozrywając się na części, runął w dół.

Borkun przypuszczał, że pozostałe „Junkersy", widząc jak los spotkał załogę trzeciej maszyny, zawrócą do tyłu lub co najmniej zrzucą w pośpiechu bomby gdzie popadnie. Przypuszczenia te jednak nie sprawdziły się. Faszyści parli z maksymalną prędkością na wschód. Porównując mapę z terenem, Borkun stwierdził z przerażeniem, że za pięć — sześć minut Niemcy będą nad sztabem frontu.

Błyskawicznie zwiększył więc prędkość i szybko zbliżał się do drugiego „Junkersa". Strzelcy pokładowi nadal ostrzeliwali go. Czynili to teraz już ze spokojem, krótkimi seriami. Strata jednego bombowca podziałała na nich jak gdyby otrzeźwiająco.

Borkun czuł gorycz w ustach. Od maszyny nieprzyjacielskiej dzieliło go zaledwie trzysta metrów. Zdawał sobie sprawę, że nie wolno mu teraz chybić. W pewnym momencie wstrzymał oddech i nacisnął przycisk. Ale myśliwiec nie drgnął, jak to zwykle bywa przy otwarciu ognia z broni pokładowej. Z czarnych luf nie trysnęły, tak dobrze znane, żółte płomienie. Pilotowi zimny pot wystąpił na czoło: brak amunicji!

Istotnie, amunicji nie było. Pochłonięty pierwszym atakiem Borkun wpakował w „Junkersa" cały zapas pocisków. Przejmująca cisza nie wróżyła nic dobrego, bombowce wykonają zadanie!

Nieprzyjaciel zorientował się widocznie w sytuacji, bowiem atakowany „Junkers", jak gdyby znęcając się nad radzieckim pilotem, przechylił się ze skrzydła na skrzydło. Wasilij czuł, że za chwilę może stracić panowanie nad sobą. Dwa bombowce nieprzyjacielskie z pełnym ładunkiem bomb zbliżają się na jego oczach do celu. Za minutę wejdą na kurs bojowy i bez jakichkolwiek przeszkód zbombardują sztab frontu!

— Nie, nie wolno do tego dopuścić — powiedział do siebie Borkun. I słowa te zabrzmiały jak komenda, jak ostatni rozkaz bojowy.

Przed oczami mignął ogon nieprzyjacielskiego samolotu. Pilot przeniósł wzrok na czarny dysk kręcącego się śmigła swego myśliwca. Energicznie odpiął pasy, którymi przymocowany był do fotela, przesunął okulary na czoło i pchnął dźwignię gazu do przodu. Ogon niemieckiego bombowca rósł w oczach. Strzelec pokładowy, zorientowawszy się widocznie jaką decyzję powziął pilot radziecki, zaczął nerwowo kręcić się na fotelu. Wasilij wprawnym ruchem drążka sterowego uniósł swoją maszynę na cztery — pięć metrów, a następnie ostrożnie opuścił nos z czarnym dyskiem śmigła.

Borkun nie słyszał żadnego trzasku. Odrzuciło go coś jedynie do tyłu, wskutek czego uderzył boleśnie plecami o opancerzone oparcie fotela. Maszyna drgnęła, jak żywy organizm. Ostre łopaty śmigła uderzyły o ster wysokości nieprzyjacielskiego samolotu. Śmiertelnie ranny „Junkers" przechylił się na lewe skrzydło i runął ku ziemi. Borkuna podrzuciło w górę. Pilot poczuł, że myśliwiec jego jakoś dziwnie drży, stery działają słabo. „Zaraz runę" — pomyślał. Poprzez oszklenie kabiny dostrzegł pod sobą białe skrzydło trzeciego bombowca. Leciał on

nadal w obranym kierunku. Obok kabiny myśliwca przemknęła seria świecących pocisków. W dole zarysowała się szosa i otoczone lasem jasne budynki. „Sztab — domyślił się Wasilij. — Zaraz zrzuci bomby".

Jeszcze raz trysnęła seria z broni pokładowej bombowca. Pociski przedziurawiły oszklenie kabiny, na kolana pilota spadł odłamek gorącej stali.

„Zupełnie nieźle strzela ten Niemiec, skoro drugą serią zdołał trafić w kabinę" — pomyślał Borkun.

Przez powstały w oszkleniu kabiny otwór wdarł się strumień orzeźwiającego powietrza. Wasilij wykonał manewr i zajął pozycję do godną do ataku. Kolejna seria z „Junkersa" zerwała część pokrycia prawego skrzydła. Borkun jeszcze raz wypróbował stery — w porządku.

Lewe skrzydło myśliwca znajdowało się pół metra wyżej od prawego skrzydła „Junkersa". Pilot zrzucił, sposobem awaryjnym osłonę kabiny i z trudem przesunął drążek sterowy do przodu.

W pewnym momencie lewe skrzydło myśliwca z trzaskiem uderzyło o szeroką powierzchnię skrzydła „Junkersa". Nastąpił silny wstrząs i myśliwiec, tak się przynajmniej Borkunowi wydawało, stanął na moment w miejscu. I to złudzenie uratowało go. Wasilij bowiem szybko uniósł się z fotela, błyskawicznie wyciągnął uchwyt spadochronu i dynamiczne szarpnięcie powietrza wyrwało go z kabiny. Biała czasza rozwinęła się nad głową. Borkun, który niezbyt lubił skoki spadochronowe, z uczuciem ulgi pomyślał teraz, że dzięki niemu może się uratować.

Potężne cielsko bombowca z uszkodzonym skrzydłem przemknęło obok. Borkun spojrzał w dół. Zniszczony przezeń taranem „Junkers", kręcąc się przedziwnie, był już o kilkaset metrów niżej. Maszyna z czarnymi krzyżami waliła się ku ziemi.

Ściągając linki spadochronu, pilot wnikliwie lustrował wzrokiem ziemię. Wiatr znosił go na rosnący opodal szosy zagajnik. Białe budynki, w których mieścił się sztab frontu, znajdowały się teraz za jego plecami. Stamtąd mknął już asfaltową szosą samochód ciężarowy, a w ślad za nim — osobowy „ZiS". Samochody zmierzały w kierunku prawdopodobnego miejsca lądowania pilota.

Borkun, wskutek przedwczesnego „gaszenia" czaszy, zniżał się z nadmierną prędkością. Szpiczaste wierzchołki sosen mknęły błyskawicznie na spotkanie.

— Tam u licha, jeszcze nogi połamię — mruknął pilot.

Gwałtowny poryw wiatru przeniósł go nad wąskim pasmem lasu i w przodzie dostrzegł dość dużą polanę. Dotknąwszy nogami ziemi, Borkun upadł na bok. Spadochron powlókł go kilka metrów po zamarzniętej murawie. Uporawszy się wreszcie z jedwabną czaszą, pilot podniósł się. Czuł lekki ból w nogach, spowodowany mocnym uderzeniem o ziemię. Od strony szosy biegli w jego stronę uzbrojeni w automaty czerwonoarmiści.

Borkun otarł spoconą twarz i poszedł im na spotkanie. Po tak zaciętej walce i nerwowym napięciu nogi uginały się pod nim. Na szczęście ostre powietrze działało orzeźwiająco.

Czerwonoarmiści byli już zupełnie blisko, odróżniał nawet ich twarze.

— Stój, ręce do góry! — krzyknął jeden z nich, wysuwając się naprzód.

Borkun spojrzał z uśmiechem na jego szczupłą, pociągłą twarz:

— Poczekaj, nie krzycz, młodzieńcze! Jestem przecież swój.

Czerwonoarmista zatrzymał się, skierował lufę automatu do góry i uradowany zawołał do kolegów:

— Chłopcy! To nasz. Z myśliwca.

Żołnierze obstąpili Borkuna, a on widząc ich młode, rozgrzane twarze, jak gdyby teraz dopiero uzmysłowił sobie, że jest na ziemi, że wytrwał i ocalał. I świadomość, że żyje, że zwyciężył śmierć — sprawiła mu ogromną radość. Na zmęczonej, poszarzałej twarzy pojawił się szczery uśmiech.

— Pić mi się chce — powiedział.

Ktoś podał aluminiową manierkę z wodą. Pijąc chciwie, Borkun nie zauważył nawet, jak w pewnym momencie czerwonoarmiści odskoczyli od niego i zamarli w bezruchu.

— Dziękuję, chłopcy. Czyja manierka? — powiedział pilot i... zdębiał.

Tuż przed nim stał barczysty, dobrze zbudowany mężczyzna. Na aksamitnych naszywkach widniały generalskie dystynkcje. Ręka z manierką natychmiast opadła. Borkun poznał bowiem dowódcę lotnictwa frontu, Komarowa.

— To ty walczyłeś? — dysząc ciężko, zapytał generał. Borkun uśmiechnął się i przyłożywszy energicznie dłoń do skroni, zameldował:

— Towarzyszu generale! Dowódca drugiej eskadry dziewięćdziesiątego piątego pułku myśliwskiego major Borkun walczył z kluczem „Junkersów". Jednego zestrzeliłem, drugiego, atakując taranem, strąciłem śmigłem, a trzeciego skrzydłem. W walce straciłem własny samolot, sam jestem zdrów i cały.

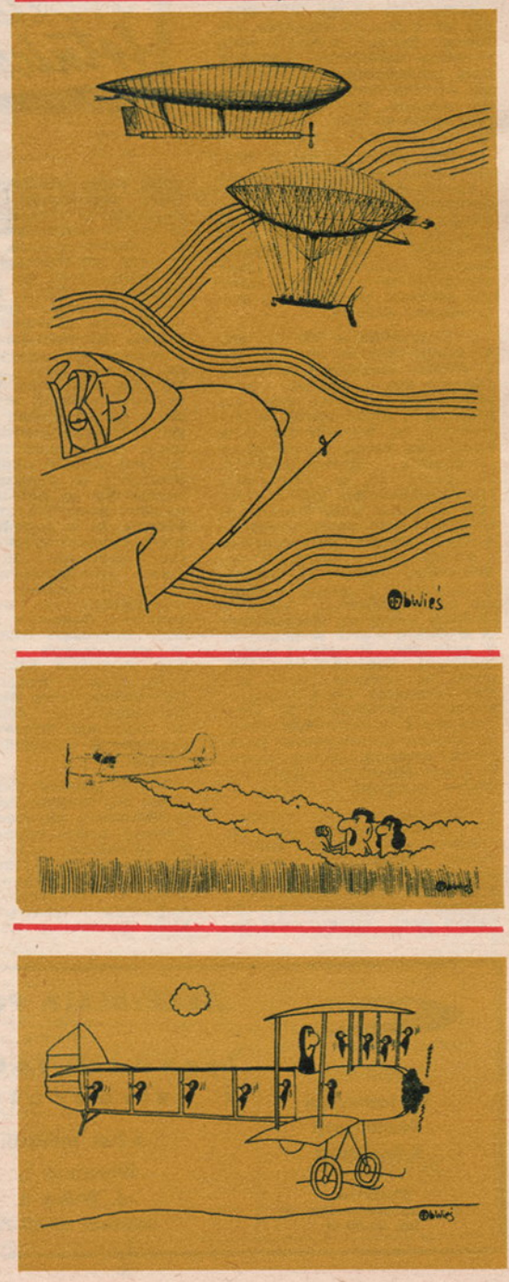
— Z dziewięćdziesiątego piątego! — wykrzyknął generał. Sto lat będziesz żyć, mój drogi, skoro potrafiłeś wyjść zwycięsko z takiej opresji.

Dowódca uścisnął serdecznie potężnego Borkuna i mocno ucałował.

— Dziękuje, majorze. Jesteś bohaterem. Prawdziwym Bohaterem Związku Radzieckiego!

**(oprac. Elha)**

## Z TEKI FUGLEWICZA



## O POLSKICH REFLEKTORACH

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerze 42 „Skrzydlatej Polski" z br. w zarysie historycznym „Polska artyleria przeciwlotnicza 1939" wspomina autor p. Leszek Komuda także o reflektorach przeciwlotniczych. Są to skromne wiadomości, więc pragnę przekazać parę danych uzupełniających o reflektorach, jakie były na wyposażeniu naszego batalionu elektrotechnicznego.

Reflektory przeciwlotnicze: 1) De Dion Bonton 120 cm wz. 16, 2) BBT (Barbier, Benard et Turenne) 120 cm wz. 25/38, 3) Breguet 120 cm wz. 31, 4) Sautter-Harle 150 cm wz 38.

Nasłuchownik (aparaty podsłuchowe): 1) Perrin-Marcelin wz. 25, 2) Sautter-Harle wz. 31, 3) Goerz.

A więc mieliśmy reflektory od najstarszych z 1916 r. do najnowszych z 1938 r. Zapewne zdziwi reflektor BBT wz. 25/38. Reflektory te z 1925 r. były na przełomie lat 1938/39 unowocześnione, a mianowicie dostały nowe lampy łukowe wz. 38. Wszystkie nasze reflektory posiadały lampy łukowe.

Krótkie dane o reflektorach przeciwlotniczych.

1. De Dion Bonton 120 cm wz. 16 składał się z dwóch zespołów latarni i samochodu-ciągnika kołowego z elektrownią oraz bębnem z kablem. Służył on do przewożenia latarni i obsługi. Latarnia o lustrze metalowym, pozłacanym, paraboliczno-wklęsłym, umieszczona była na wózku czterokołowym.

2. BBT 120 cm wz. 25/38 składał się z latarni, ciągnika kołowego Renault z elektrownią i bębna kablowego. Latarnia była umieszczona na przyczepie dwukołowej ciągnika; lustro szklane, posrebrzane, paraboliczno-wklęsłe. Na ciągniku miejsce dla obsługi.

3. Breguet 120 cm wz. 31. Stacja reflektorowa składała się z dwóch ciągników kołowo-gąsienicowych Citroen oraz reflektora i elektrowni umieszczonych na przyczepach dwukołowych. Ciągnik osobowy holował elektrownię, a ciągnik kablowy — latarnię. Lustro szklane, posrebrzane, paraboliczno-wklęsłe.

4. Sautter-Harle 150 cm wz. 38. Stacja również składała się z dwóch ciągników kołowo-gąsienicowych PZInż. oraz reflektora i elektrowni na przyczepie dwukołowej. W reflektory te wyposażona była kompania, którą nazywaliśmy „kompanią doświadczalną". Kompania ta w miesiącach marzec—kwiecień 1939 r. odeszła do Babic koło Warszawy. Batalion nasz stacjonował w Nowym Dworze Mazowieckim i składał się z kompanii reflektorów, kompanii elektrotechnicznych i jednej kompanii hydrograficznej. Jedna z naszych kompanii stacjonowała w Gdyni i była wyposażona w reflektory Breguet i nasłuchowniki Sautter-Harle. Jak podał p. Komuda, było nas trzy kompanie, ale z dniem ogłoszenia mobilizacji 24 sierpnia 1939 r. z nadwyżek sprzętu została uformowana kompania czwarta, którą dowodził mjr Niedzielski (były dowódca kompanii szkolnej).

Jednostka świetlna składała się z nasłuchownika, stacji reflektorowej kierunkowej i dwóch reflektorów towarzyszących. Kompania składała się z dwunastu reflektorów i czterech nasłuchowników. Do każdej stacji reflektorowej dochodziło dwóch telefonistów, a na wypadek wojny — ciężki karabin maszynowy na podstawie przeciwlotniczej z obsługą 3 żołnierzy.

To wszystko co tutaj podaje, wypisałem z mojego zeszytu z kompanii szkolnej. Mam nadzieję, że może ktoś z byłych reflektorzystów uzupełni te wiadomości jakimiś zdjęciami naszego sprzętu. Do dnia wybuchu wojny nie posiadaliśmy żadnego reflektora ani nasłuchownika produkcji krajowej. Dopiero w październiku 1939 r. mieliśmy otrzymać polskie reflektory, gdyż batalion nasz miał być powiększony do stanu pułku. Mieliśmy też otrzymać sztandar jednostki, gdyż żadnego nie posiadaliśmy.

Pozostaję z szacunkiem

**JAN RUTKOWSKI**
**Gdynia**

## SKRZYWDZONO AEROKLUB

CZYTAJĄC w „Skrzydlatej Polsce" (nr 44 z br) reportaż z przeprowadzonych na lotnisku w Katowicach IV Samolotowych Mistrzostw Zespołów Akrobacyjnych, stwierdziliśmy kilka nieścisłości. Krzywdzą one nie osobę pojedyńczą lecz aeroklub — a mianowicie Aeroklub Gliwicki. Zdziwienie nasze nie miało granic, kiedy w reportażu przeczytaliśmy, że Aeroklub Gliwicki należy do grona

tych, które pominęły milczeniem zaproszenie Aeroklubu Śląskiego w Katowicach do udziału w mistrzostwach zespołów akrobacyjnych, mimo że posiada odpowiednie ku temu warunki. Jest to nieścisłość wielkiego kalibru, wymagająca publicznego sprostowania na łamach „Skrzydlatej)", ponieważ krzywdzące Aeroklub Gliwicki stwierdzenie doszło za pośrednictwem „Skrzydlatej" do publicznej wiadomości braci lotniczej w całej Polsce i społeczeństwa gliwickiego, z którym aeroklub utrzymuje ścisłe kontakty. Gdyby nie ten szeroki oddźwięk popełnionej w reportażu gaffy, można by ją potraktować w sposób humorystyczny, zważywszy, że w zespole „Śląsk", który uzyskał tytuł mistrzowski, znajduje się właśnie dwóch przedstawicieli... Aeroklubu Gliwickiego (Edmund Mikołajczyk — prowadzący zespołu i Bogusław Januszewski). Dobrosąsiedzkie stosunki działających na jednym pod względem administracyjnym terenie aeroklubów — Gliwickiego oraz Śląskiego w Katowicach — doprowadziły do wspólnego wystawienia reprezentacji w postaci zespołu "Śląsk".

Sukces zespołu „Śląsk", zdobycie mistrzostwa Polski w indywidualnej akrobacji samolotowej przez członka naszego aeroklubu oraz propagowanie akrobacji, czego przykładem są I Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej zorganizowane przez Aeroklub Gliwicki — wszystko to wskazuje, że działalność Aeroklubu Gliwickiego w zakresie sportu samolotowego jest bardzo wszechstronna. Osiągnięcia powyższe, z satysfakcją to stwierdzamy, stawiają Aeroklub Gliwicki w rzędzie najlepszych aeroklubów, wykazujących maksimum inicjatywy w rozwijaniu sportu samolotowego.

Zaakcentować musimy, że Aeroklub Gliwicki włączył się do udziału w IV Samolotowych Mistrzostwach Zespołów Akrobacyjnych w Katowicach nie tylko pod względem czysto sportowym, lecz również organizacyjnie (szef techniczny Aeroklubu Gliwickiego w komisji technicznej, sędzia z naszego aeroklubu oraz samochód z kierowcą).

Przykro, że podane w reportażu nieścisłości mają właśnie miejsce w tak autorytatywnie o sprawach lotniczych traktującym czasopiśmie jak „Skrzydlata Polska". Faktem jest, że „zespół akrobatów pod wodzą Edmunda Mikołajczyka stawał do walki owiany silną wolą ostatecznego postawienia kropki nad i, pokonania swych przeciwników i dorzucenia jeszcze jednego lauru barwom Aeroklubu Śląskiego". Tak, lecz zgodnie z prawdą: i Aeroklubu Gliwickiego. Wspólne bowiem osiągnięcia tych aeroklubów uczyniły Śląsk potęgą w Polsce w sporcie samolotowym.

Zarząd Aeroklubu Gliwickiego
Prezes: mgr TADEUSZ RAK
Wiceprezes:
RYSZARD WOLEK

**Od autora artykułu:**

**Całkowita racja. Popełniłem błąd lokując Edmunda Mikołajczyka w Aeroklubie Śląskim i zapominając (może to był wpływ pamiętnego październikowego upału na lotnisku), że jest on członkiem Aeroklubu Gliwickiego. To było źródłem dalszej gaffy, której nie mogę sobie darować i którą z taką przykrością przyjął Zarząd Aeroklubu Gliwickiego, a zapewne i koledzy Mikołajczyk, Januszewski i inne osoby. Oczywiście, wypomnienie Aeroklubowi Gliwickiemu, iż pominął milczeniem zaproszenie Aeroklubu Śląskiego, gdy dwóch pilotów ze zwycięskiego zespołu... jest właśnie z Aeroklubu Gliwickiego — było zupełnym nonsensem.**

**Serdecznie przepraszam Aeroklub Gliwicki i Czytelników „Skrzydlatej Polski".**

**Jerzy Zarębski**

## P-6 A NIE P-11

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerze 34—35 „SP" z br., w dodatku „Dzieje lotnictwa polskiego", opublikowana jest fotografia samolotu myśliwskiego PZL P-11. Chciałem sprostować omyłkę. Jest to bowiem w rzeczywistości płatowiec myśliwski PZL P-6. Zewnętrznie różni się on od P-11 m. in. osłoną silnika, pierścieniem Townenda (bardzo wąski), statecznikiem pionowym (wydłużony), brakiem owiewki opływowej na głowę pilota.

Natomiast w P-11 osłonę silnika (również gwiaździstego) stanowił pierścień NACA (znacznie szerszy od Townenda). Statecznik pionowy był dość stromy i łagodnie przechodził w kadłub (łukiem). Głowę pilota chroniła opływowa wydłużona owiewka.

Są to różnice zewnętrzne widoczne na wspomnianej tu fotografii.

Łączę wyrazy poważania.
**Inż. T. Mech**

**Dziękujemy. Przepraszamy. (red.)**

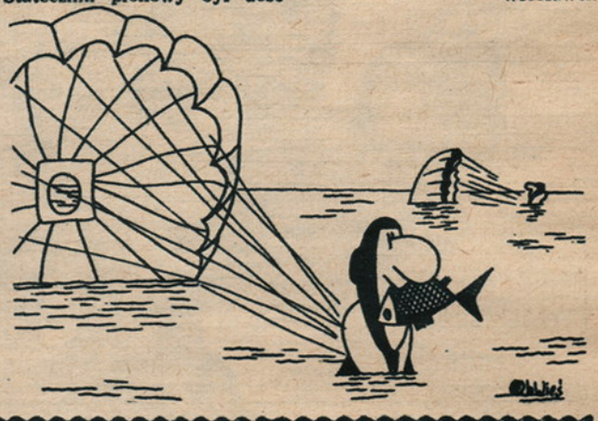
## PROPONUJĘ TECHNIKUM...

Szanowny Panie Redaktorze!

Z wielkim zadowoleniem przeczytałem list mgra inż. Wacława Chedy („SP" nr 41 z br.) dotyczący zaocznego technikum lotniczego. Sama myśl bardzo dobra i godna realizacji i to w jak najbliższym terminie. Chciałbym tylko wnieść małą poprawkę, żeby było to technikum trzyletnie. Przecież wszyscy pracownicy aeroklubów, szkół, czy wojska mają ukończoną szkołę zawodową, a na pewno chcieliby uzupełnić je do średniego. Jedyną praktyczną drogą uzupełnienia wykształcenia jest bowiem nauka zaocznie.

Z uszanowaniem

**Tadeusz Mikołajczyk**
**Włocławek**



Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

## ADOLF DUBROWSKI (1896—1965)

URODZIŁ się dnia 29. 9. 1896 r. w Żytomierzu na Wołyniu. Tam ukończył średnią szkołę handlową.

W roku 1915 został powołany do wojska rosyjskiego i ukończył szkołę oficerską w Kijowie. Po uzyskaniu nominacji oficerskiej został skierowany na front. Po rewolucji początkowo znalazł się w polskim pułku w Białymgrodzie, a następnie został skierowany do 1 Polskiego Pułku, stacjonującego w Moskwie.

W roku 1918 na mocy zarządzenia Moskiewskiego Wojskowego Rewolucyjnego Sztabu został zwolniony ze służby wojskowej. Drogą przez Murmańsk udał się do Francji, gdzie w roku następnym ukończył Szkołę Pilotów w Istres (Brevet Militaire de Pilote d'Avion). W tym samym roku wraz z 59 francuską eskadrą powrócił do kraju. Eskadra została skierowana do Czerwonego Prądnika koło Krakowa, a następnie do Tarnopola. W 1920 roku jako pilot 17 Eskadry Zwiadowczej wykonał szereg lotów bojowych. Następnie przydzielony został do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu jako instruktor i wykładowca, potem został dowódcą eskadry szkolnej (foto) w Dęblinie, wreszcie w 1925 roku po odbyciu stażu we francuskich fabrykach lotniczych pełnił funkcję komendanta parku lotniczego w Dęblinie i w Toruniu. W 4 Pułku Lotniczym był do roku 1935, po czym został przeniesiony do kierownictwa zaopatrzenia lotnictwa. W roku 1938 z powodu złego stanu zdrowia, na własną prośbę, przeniesiony w stan spoczynku. W roku następnym znów powołano go do służby czynnej w 4 Pułku Lotniczym.

W roku 1940 podczas ucieczki z obozu dla internowanych oficerów w Rumunii, zatrzymany przez rumuńską żandarmerię i osadzony w więzieniu w Braszov. Po wkroczeniu wojsk hitlerowskich na teren Rumunii został wysłany do obozu „Oflag VI B", gdzie przebywał do czasu uwolnienia przez wojska amerykańskie. Po powrocie do kraju z powodu złego stanu zdrowia na stałe przeszedł w stan spoczynku.

Za loty bojowe w latach 1918—1920 Ministerstwo Spraw Wojskowych przyznało mu Polową Odznakę Pilota, poza tym odznaczony był innymi odznaczeniami polskimi.

Zmarł 11 października 1965 roku po ciężkiej chorobie.

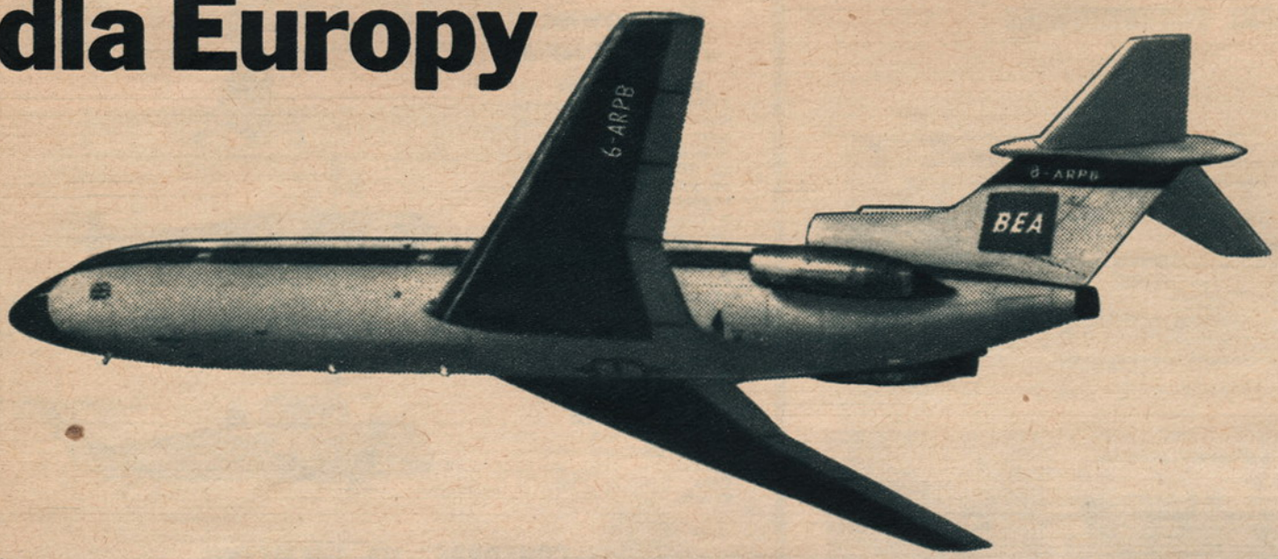
(J. D.)

WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

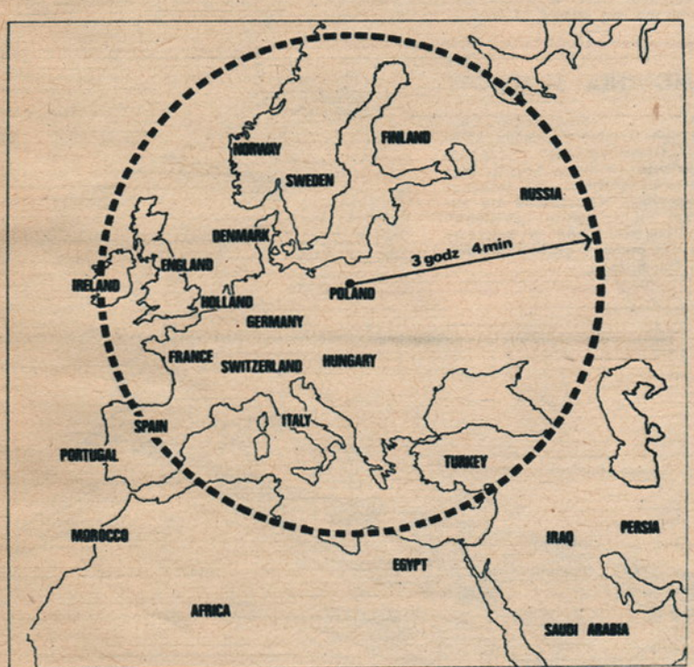
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23 tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i fotografii nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9210 M-86

# Nowy Trident dla Europy




# Warszawa-Budapeszt-Warszawa: 2 godz. 20 min.
# Warszawa-Londyn-Warszawa: 3 godz. 59 min.




Trident mając zasięg 3 900 km i bardzo dużą prędkość udostępnia duży obszar Europy dla lotów jednoetapowych.

**(Pomyślcie, jaką wydajność w eksploatacji oznaczają te liczby!).**

Odrzutowiec Trident, rozwijający prędkość 965 km/h, był zaprojektowany początkowo jako krótkodystansowy samolot na linie wewnątrzeuropejskie. Rozwinięcie koncepcji wyjściowej zwiększyło jego zasięg do 3 900 km.

Samolot został dokładnie wypróbowany, latając w barwach British European Airways (BEA) na krótkich i długich dystansach. Duża prędkość, krótki czas postoju i wyjątkowo łatwa obsługa – oto zalety, które złożyły się na to, że Trident jest najbardziej ekonomicznym samolotem jaki kiedykolwiek latał na liniach BEA.

Trident zabiera 109 pasażerów i 1 200 kG ładunku i leci z prędkością zbliżoną do prędkości dźwięku. Po przylocie na lotnisko Trident może być przygotowany do lotu powrotnego w ciągu 25 minut.

Normalne przeglądy okresowe zajmują mało czasu, a gruntownych robót konserwacyjnych samolot nie wymaga częściej niż co dwa lata. Oznacza to, że zarówno na krótkich jak i na długich dystansach granica opłacalności samolotu w eksploatacji przebiega bardzo nisko w stosunku do pełnego załadowania, a mianowicie: 45% pełnego załadowania na dystansach 1 000 km, 34% pełnego załadowania na dystansach 3 000 km. Trident eksploatują obecnie następujące linie lotnicze: BEA, Kuwait Airways, PIA i Iraqi Airways. Wszyscy użytkownicy samolotu cenią jego niezawodność, bardzo wysoki stopień zaawansowania technicznego i wynikającą z tego wyjątkową sprawność samolotu w eksploatacji.

## HAWKER SIDDELEY AVIATION

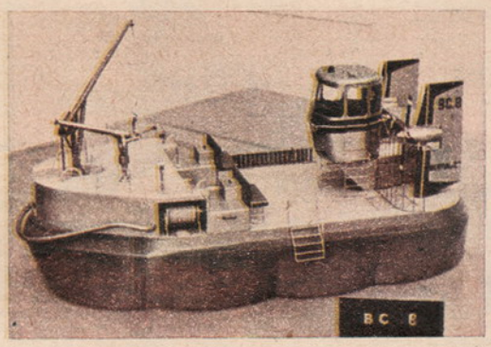
Richmond Road, Kingston upon Thames, Surrey, England
Tel.: Kingston 7741
Hawker Siddeley Group dostarcza mechaniczny, elektryczny i lotniczo-kosmiczny sprzęt wyposażenia zasadniczego oraz zabezpiecza organizację sprzedaży i obsługi na całym świecie.

H1 (Ogl) 66 TS

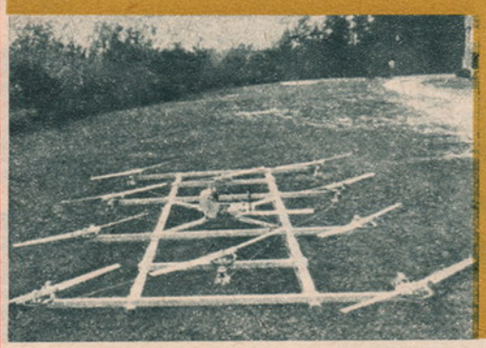
# *RAKIETĄ PO ŚWIECIE*

## STRAŻACKI PODUSZKOWIEC

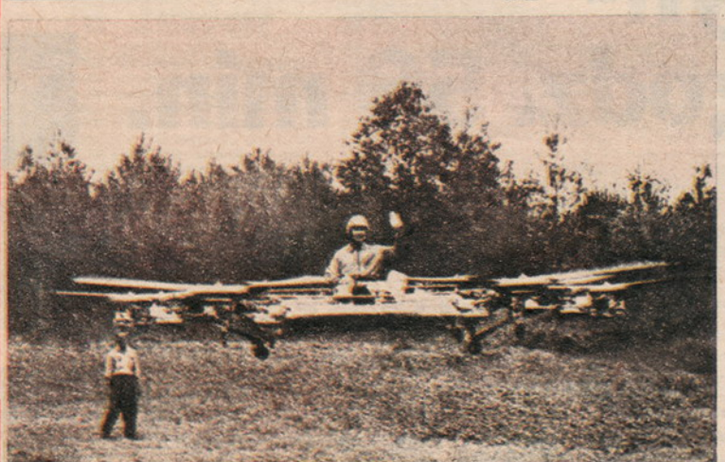
Tak wygląda francuski poduszkowiec powietrzny Bertin BC-8, przeznaczony dla lotniskowej i portowej służby ratowniczej oraz przeciwpożarowej. Długość — 10 m, szerokość — 5 m. Ciężar własny — 2 350 kG, ciężar użyteczny — 2 000 kG. Prędkość max. nad pasem startowym — 100 km/h, nad nierównym terenem 50 km/h, nad wodą — 80 km/h. Silnik turbinowy „Artouste" (400 KM) napędza 2 śmigła. Silnik turbinowy „Marbore" (400 kG ciągu) służy do wytwarzania poduszki powietrznej.




## „Latający dywan"



Znany konstruktor wiropłatów amatorskich Igor Bensen opracował aparat B-12 nazwany „Latający dywan" przeznaczony do prac agrolotniczych. Składa się on z 10 wirników nośnych o średnicy 2,1 m, z których każdy jest napędzany silnikiem dwusuwowym McCulloch M-75 o mocy 10 KM. Ciężar użyteczny — 158 kG. Aparat wykonał lot wiszący na wysokości 6 m oraz rozwinął prędkość 84 km/h. Dotychczas „Latający dywan" przebył pomyślnie w powietrzu 36 h.

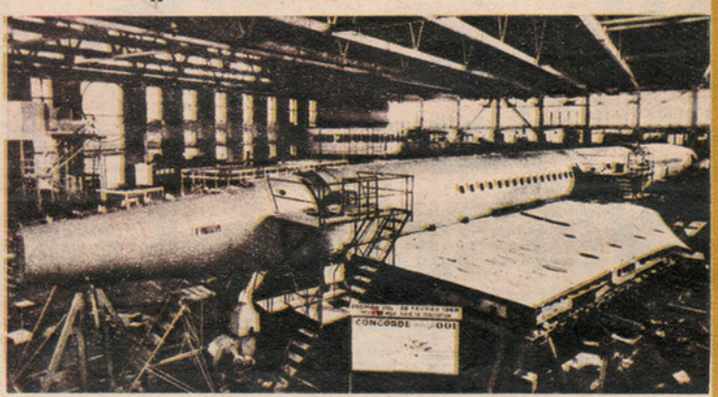


## ŚMIGŁOWIEC „WESSEX" MK-3

„Wessex" MK—3 jest budowanym w Anglii rozwojowym śmigłowcem turbinowym, opartym o licencję śmigłowca Sikorsky S—58. Jest on przeznaczony do wykrywania okrętów podwodnych. Posiada szereg urządzeń specjalnych, jak: radar, sonar, boje akustyczne i elektromagnetyczne itp. Ma też automatycznego pilota.

Silnik — Napier „Gazelle" NFa-22 o mocy 1 600 KM. Średnica wirnika — 17,07 m, długość — 20,07 m. Ciężar całkowity — 6 123 kG. Prędkość max. — 213 km/h, prędkość ekonomiczna — 111 km/h. Czas trwania lotu — 83 min.

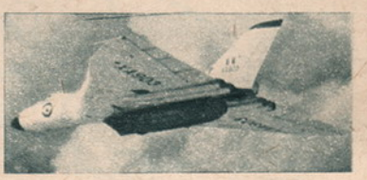
## „CONCORDE" NA PÓŁMETKU



Zdjęcie wykonane 10 października br. w zakładach Sud Aviation w Tuluzie (Francja) pokazuje aktualny stan montażu pierwszego prototypu naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde". Drugi prototyp jest montowany w zakładach BAC w Filton (Anglia). Pierwszy lot (jak głosi transparent na zdjęciu) ma się odbyć 28 lutego 1968 r.

## HAMOWNIA SILNIKÓW

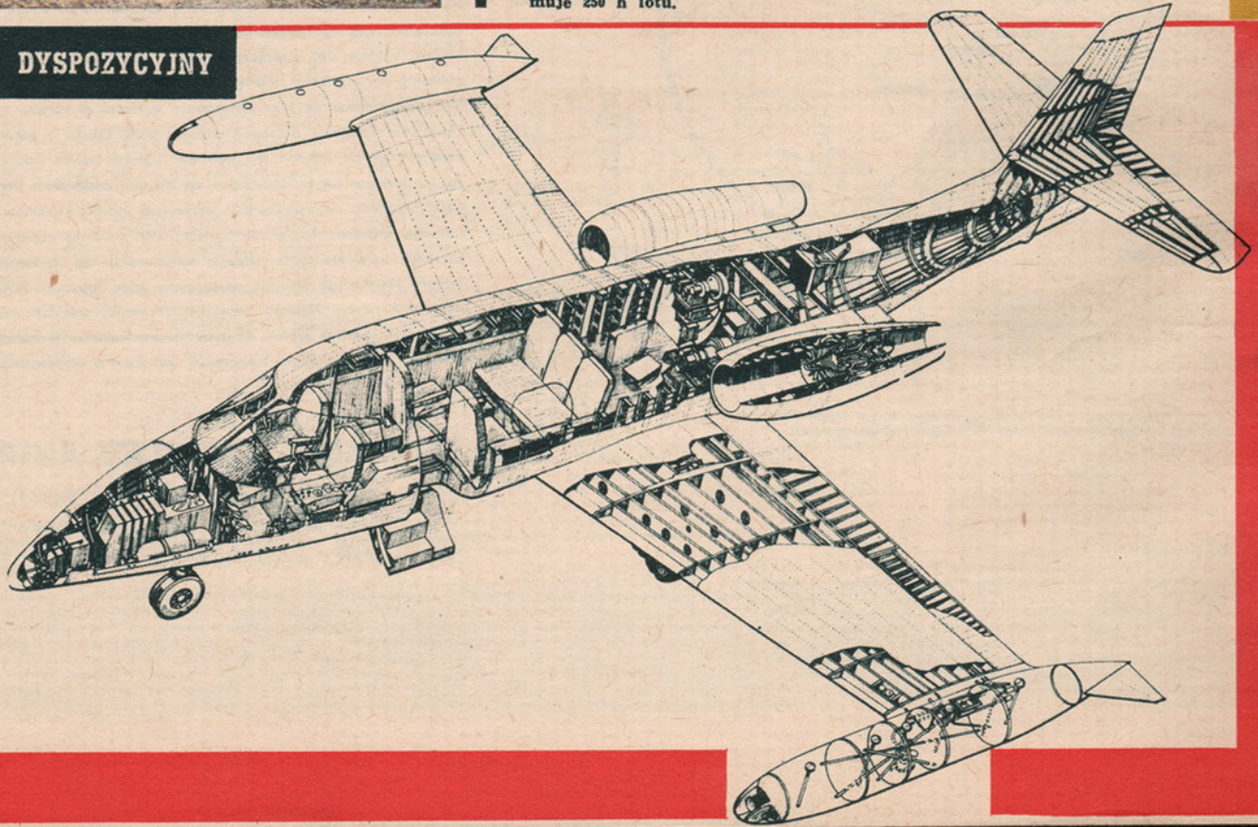
Silnik dla budowanego „Concorde" — Bristol Siddeley/SNECMA „Olympus - 593" przechodzi obecnie próby w Anglii. Wykorzystano w tym celu latające laboratorium zbudowane na samolocie odrzutowym „Vulcan" B—1. Program prób w zakresie prędkości poddźwiękowych obejmuje 250 h lotu.



## ODRZUTOWY SAMOLOT DYSPOZYCYJNY

Przekrój perspektywiczny przedstawia amerykański odrzutowy samolot dyspozycyjny SAAC—23, prototyp znanego dziś samolotu Lear-Jet 23. W wersji seryjnej statecznik poziomy został umieszczony na szczycie statecznika pionowego.

Dane samolotu Lear-Jet 23. Rozpiętość — 10,84 m, długość — 13,18 m. Ciężar własny — 2 790 kG, ciężar całkowity — 5 670 kG. Prędkość max. — 903 km/h (M = 0,81), prędkość przeciągnięcia — 168 km/h. Zasięg max. — 2 945 km, pułap — 13 715 m, rozbieg — 721 m, dobieg — 573 m. Dwa silniki GE CJ-610-4 (2 × 1 293 kG ciągu), 2 pilotów i 6 pasażerów (miejsce dla szóstego pasażera — odchylane, w przejściu). Produkcja miesięczna — 10 samolotów. Lata ok. 100 samolotów tego typu.



LOT NOWINY

NR 59 ● GRUDZIEŃ 1966 R.

# POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

## POMYŚLNE WYNIKI

MIMO, że do zakończenia 1966 roku pozostało nam jeszcze kilka tygodni, już teraz możemy stwierdzić, że był on bardzo pomyślny dla naszego przedsiębiorstwa. Wzrosła sieć zagranicznych i krajowych połączeń LOT-u, zwiększyła się ilość rejsów w regularnej komunikacji oraz w lotach specjalnych. Nastąpiło także unowocześnienie sprzętu latającego.

Na ogólne podsumowanie wyników pracy przewozowej LOT-u w br. trzeba będzie jeszcze poczekać. Niemniej jednak warto wiedzieć, że na liniach krajowych PLL LOT wykonały swe roczne zadania planowe już 20 października, a na liniach krajowych i zagranicznych 10 listopada. W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy br. PLL LOT przewiozły 384,7 tys. pasażerów, to jest o 4,5 procent więcej niż w całym ubiegłym roku. W samych tylko lotach krajowych w ciągu trzech kwartałów z usług LOTu skorzystało 222,1 tys. pasażerów, to jest o 3,5 procent więcej niż w ubiegłym roku. Podobnie przekroczono znacznie wyniki ubiegłoroczne w przewozie pasażerów na liniach zagranicznych. Do końca września br. na pokładach naszych samolotów gościliśmy 162,6 tys. podróżnych, to jest o 5,8 procent więcej niż w całym roku ubiegłym.

A oto inne wskaźniki. Już w ciągu tylko 9 miesięcy br. przekroczono pracę przewozową w tonokilometrach w stosunku do ubiegłego roku ogółem o 7,9 procent, w komunikacji krajowej o 3 procent, a w zagranicznej o 9,5 procent. W drugiej połowie ostatniego kwartału br. załoga PLL LOT pracuje już więc na konto przekroczenia zadań planowych. Jest to duży bodziec i doping do dalszego zwiększenia starań, aby usługi naszego przedsiębiorstwa były coraz lepsze i sprawniejsze.

Warto też przypomnieć, że przekroczenie przewozów ubiegłorocznych oraz pomyślne wykonanie planowych zadań bieżącego roku stało się możliwe dzięki wysiłkowi wszystkich służb naszego przedsiębiorstwa, szczególnie w okresie letniego szczytu przewozowego. Duży wpływ na wykonanie i przekroczenie zadań miały także takie czynniki: otwarcie nowych linii zagranicznych do Mediolanu i Bejrutu oraz w komunikacji krajowej do Katowic, a także wprowadzenie do eksploatacji nowych samolotów typu An-24. Dzięki dostawom nowego sprzętu, PLL LOT mogły wycofać z linii zagranicznych samoloty tłokowe, a z linii krajowych maszyny typu Li-2, pozostawiając je już tylko na odcinku Poznań — Szczecin, ze względu na ograniczenia eksploatacyjne lotniska w Szczecinie.

## LOTEM DO AFRYKI

Najdłuższą linią LOT-u jest połączenie z Warszawy przez Wiedeń i Ateny do Kairu. Posiada ona szczególne walory turystyczne, po drodze można bowiem zwiedzić (przerywając oczywiście podróż) zarówno stolicę Austrii jak i Grecji. Nasza stewardessa przypomina: Pamiętajcie, samoloty LOT-u latają także do Afryki! Serdecznie zapraszamy.

## PÓŁMILIONOWY PASAŻER

Powitanie jubileuszowych pasażerów na lotnisku Okęcie. W środku (w okularach) Henryk Horodniczy, po lewej Józefa Szczurowska, po prawej Józefa Nowakowska. Poniżej: jubileuszowi pasażerowie z reprezentantem „Aerofłotu" — N. Czernyszewem.

Na warszawskim lotnisku Okęcie odbyła się skromna uroczystość powitania półmilionowego pasażera, który w bieżącym roku korzystał z usług Centralnego Portu Lotniczego. Okazał się nim pan Henryk Horodniczy z Warszawy, pracownik centrali handlu zagranicznego „Polcoop".

499 999 pasażerem okazała się pani Józefa Nowakowska z Łodzi, księgowa z „Textilimportu", a 500 001 — pani Szczurowska, rencistka z Warszawy. Cała trójka przybyła do stolicy na pokładzie samolotu „Aerofłotu" z Moskwy. Jubileuszowych pasażerów powitali m. in. dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, mgr Romuald Pawulski, naczelnik portu płk Medard Konieczny, szef warszawskiej placówki „Aerofłotu" Nikołaj Czernyszew i przedstawiciele PLL LOT. Pasażerowie otrzymali wiązanki kwiatów i pamiątkowe albumy.

Przy okazji warto przypomnieć, że ilość pasażerów, przewijających się przez warszawski port lotniczy Okęcie rośnie z roku na rok. W 1960 było ich 230 tys., 1962 — 280 tys., 1964 — 330 tys., 1965 — 460 tys. Milionowy pasażer spodziewany jest w 1969 r.

## SEZON CAŁY ROK

Sezon turystyczny trwa u nas w kraju przez cały rok. Praktycznie rzecz biorąc nie ma już tak zwanych martwych okresów. Warszawa, Kraków, Gdańsk i Wrocław są równie piękne w lipcu, jak i w listopadzie. Dlatego też nie ma dnia, aby nie przybyła do naszego kraju wycieczka zagranicznych turystów. Między innymi gościliśmy ostatnio grupę Włochów, którzy przebywali w Polsce przez tydzień, zwiedzając zabytki stolicy i Krakowa. Byli zachwyceni polską gościnnością oraz zadowoleni z wygodnej podróży samolotami LOTu na liniach krajowych i zagranicznych. Uśmiechnięci i syci wrażeń odlecieli 6 listopada z Warszawy do Zurychu, obiecując jeszcze nie raz odwiedzić nasz kraj.

## KRAKOWSKI „LOT"

Nowa, atrakcyjna witryna w krakowskim biurze LOT-u przy Rynku, przyciąga wzrok mieszkańców podwawelskiego grodu. Z Krakowa latamy do Gdańska i Warszawy, a już w roku przyszłym będziemy latać do Wiednia.

Tuż po przylocie samolotu z Paryża. Od lewej: wiceminister S. Mroczek, minister E. F. Łoginow, ambasador ZSRR w Polsce A. Aristow, dyrektor LOT-u J. Zwierzyński.

Pożegnanie przed odlotem do Moskwy. Od lewej: minister E. F. Łoginow oraz warszawski reprezentant Aerofłotu — N. Czernyszew.

## GOŚĆ Z ZSRR

W drodze powrotnej z Paryża do Moskwy zatrzymał się w Warszawie minister Lotnictwa Cywilnego ZSRR — E. F. Łoginow, witany na lotnisku Okęcie przez wiceministra Komunikacji PRL Stanisława Mroczka, ambasadora ZSRR w Polsce Awierkija Aristowa oraz dyrektora PLL LOT — inż. Jana Zwierzyńskiego. Po krótkim pobycie minister Łoginow udał się w dalszą podróż do Moskwy.

## LORD RUSELL W WARSZAWIE

Na pokładzie samolotu PLL LOT przybył do Warszawy Lord Rusell of Liverpool, który wziął udział w międzynarodowym spotkaniu byłych korespondentów z Procesu Norymberskiego przeciwko hitlerowskim zbrodniarzom wojennym. Na zdjęciu: dostojny gość wraz z małżonką po przybyciu do Warszawy.

## LAUREAT LOTOWSKIEGO KONKURSU

Zwycięzcą LOTowskiego konkursu, który ogłoszony został na łamach paryskiego „Tygodnika Polskiego", został red. Mylen. W nagrodę otrzymał on bezpłatny przelot do Polski oraz pobyt w naszym kraju. Na zdjęciu: red. Mylen wraz ze swoją sekretarką po przylocie do Warszawy.

Tablica ku czci poległych. Oto co głosi napis: „Teren bohaterskich walk żołnierzy i oficerów W. P. w 1939 r., w latach okupacji hitlerowskiej, miejsce sabotażu i męczeńskiej śmierci 5 pracowników lotnictwa".

## PAMIĄTKOWA TABLICA

Na Okęciu odbyła się uroczystość odsłonięcia pamiątkowej tablicy ku czci poległych obrońców lotniska we wrześniu 1939 roku oraz żołnierzy Polski Podziemnej. Tablica ta ufundowana została przez Klub Oficerów Rezerwy przy PLL LOT. Odsłonięcia dokonał wiceminister Komunikacji Stanisław Mroczek. W uroczystości wzięli także udział dawni obrońcy lotniska, m. in. ppłk Marian Porwid, dowódca zachodniego odcinka obrony Warszawy oraz Józef Jurkiewicz, świadek publicznej egzekucji na lotnisku 18 sierpnia 1942 roku, w czasie której powieszeni zostali: Tomasz Binenda, Aleksander Getze, Jan Nowak, Stanisław Jaskólski oraz Hieronim Pieczeńczyk. Zostali oni zamordowani w odwet za dokonane sabotaże — sypanie przez polskich robotników piasku do silników lotniczych, ogołocenie samolotów hitlerowskich z wyposażenia i aparatury radiowej. Na zakończenie uroczystości złożone zostały pod tablicą wieńce.

Kwiaty od pracowników Polskich Linii Lotniczych LOT.

W imieniu Klubu Oficerów Rezerwy przy PLL LOT przemawia kpt. Benedykt Węgier.

Po przylocie do Krakowa pamiątkowe zdjęcie przed polskim samolotem An-24.

Panie z delegacji libańskiej prosiły o zdjęcie ze stewardessami LOTu. Nasz fotoreporter spełnił to życzenie.

## REWIZYTA W POLSCE

Przylot do Warszawy, spotkanie z Polską. Odległość między dwiema stolicami nagle „zmalała". Podróż polskim Ilem-18 była szybka i wygodna. Na naszych miłych gości oczekiwały wiązanki kwiatów, wręczane przez stewardessę

PONAD trzy tysiące kilometrów liczy nowe połączenie PLL LOT z Warszawy przez Sofię do Bejrutu, a czas przelotu samolotem turbośmigłowym Ił-18 tylko 340 minut. Otwarcie tej linii jest dalszym krokiem w rozwoju naszego przedsiębiorstwa, otwiera przed LOTem nowe szlaki komunikacyjne do południowej i środkowej Azji oraz na Daleki Wschód. Nasi specjaliści i handlowcy, którzy pracują z ramienia naszych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych w krajach Azji otrzymali dogodne połączenie lotnicze. Z zainteresowaniem powitali także nową linię LOTu przedstawiciele libańskich biur podróży, spodziewając się rozwoju turystyki z Libanu do Polski.

Tradycyjnym zwyczajem w drugiej połowie października br. odbyła się inauguracja połączenia LOT-u Warszawa—Sofia—Bejrut. W Libanie bawiła 25-osobowa delegacja polska pod przewodnictwem wiceministra Komunikacji Stanisława Mroczka, którą rewizytowała następnie delegacja libańska. W jej skład wchodzili m. in. Chafic El-Khazen, dyrektor generalny Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Libanu, Tewfik Mortada, komisarz rządu przy Radzie Państwa, Emile Yanni — mer Bejrutu, przedstawiciel PLL LOT w Libanie — Hassan M. Nasser oraz reprezentanci biur podróży i prasy libańskiej.

Nasi goście zwiedzili Warszawę, Żelazową Wolę, Kraków, Oświęcim i Wieliczkę.

„Warto było przelecieć tyle tysięcy kilometrów, żeby zobaczyć kopalnię soli w Wieliczce" — powiedział nam pan Michel El-Khoury (foto wyżej).

Ostatnie toasty i przyjacielskie rozmowy. Na pierwszym planie od prawej: dyrektor handlowy PLL LOT, inż. Robert Słaby, przedstawiciel LOTu w Libanie, Hassan M. Nasser, członek delegacji Toufic Metni (foto niżej).

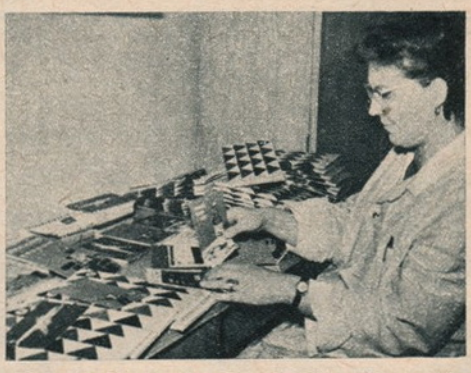
# DLA KAŻDEGO COŚ MIŁEGO

TUTAJ praca zaczyna się wcześnie, a latem w czasie przewozowego szczytu trwa czasem i przez okrągłą dobę. W Oddziale Zaopatrzenia Pokładowego, inaczej mówiąc z angielska „cateringu", trzeba przygotować pełne zaopatrzenie samolotów w to, co tylko może być potrzebne pasażerom zagranicznych linii. Porcje przygotowanych posiłków przyszykuje specjalny oddział WARS-u, trzeba jednak opracować odpowiednie zamówienia. „Catering" dostarcza natomiast na pokłady napoje alkoholowe, czekolade, cukierki, napoje orzeźwiające. Trzeba także przygotować drobne upominki dla podróżnych w pierwszej klasie, dla wszystkich reklamowe prospekty oraz zestawy krajowych i zagranicznych gazet i tygodników od „Paris Match" po popularny „Przekrój". Na pokładzie prowadzona jest także wolnocłowa sprzedaż za dewizy wódek i papierosów. Odpowiednio zaopatrzone zestawy — takie latające sklepy w miniaturze — przekazywane są stewardessom.

Odwiedziliśmy magazyny „Cateringu". Posiadają one bogaty wybór najrozmaitszych towarów. Wśród napojów alkoholowych są m. in. rozmaite gatunki koniaków, whisky, krajowych wódek. Upominki — to dla panów próbki polskiej czystej wyborowej i żubrówki, dla pań — oryginalne perfumy francuskie, dla dzieci — zabawki.

Pracy jest tu dużo, trzeba się bardzo spieszyć, nie można się pomylić, a warunki lokalowe trudne. Trzydziestu pracowników na dwóch lub trzech zmianach dokłada wszelkich starań, byle tylko samoloty zostały właściwie i na czas zaopatrzone. A potem wielka satysfakcja, gdy z pokładu samolotu nadejdzie list tej treści: „Jedzenie było smaczne, zestaw gazet interesujący, a wódka naprawdę wyborowa..."

Zaopatrzenie samolotu musi być starannie zaplanowane. Zajmują się tym właśnie: Halina Wawrzecka, magazynierka oraz kierownik zmiany, Stefan Jankowski.



Irena Przybyłowska przygotowuje zestawy materiałów reklamowych.

Coś dla smakoszy. Wśród napojów alkoholowych wszystkie najpopularniejsze marki krajowe i zagraniczne. Tadeusz Sypień szykuje nową porcję na pokład.

Zestaw krajowych i zagranicznych czasopism jest bardzo urozmaicony.

Czesław Kamiński przygotowuje towary do sprzedaży wolnocłowej na pokładach naszych samolotów.

Stewardessa pełni na pokładzie honory domu. I jak dobra gospodyni dogląda przed rejsem czy wszystko jest w porządku, czy zaopatrzenie wystarczające. „Kawę czy herbatę?" — pyta stewardessa i życzy smacznego.

# POLSKI CIĄGNIK

Baza techniczna LOT-u stale się unowocześnia. Oto ostatnio na warszawskim Okęciu dokonano prób sprawności działania polskiego ciągnika do samolotów, konstrukcji i wykonania Zakładów Sprzętu Transportowego w Suchedniowie. Ciągnik ten zaopatrzony jest w silnik „Ursus" o mocy 28 KM.

# „MARIE CLAIRE" W POLSCE

**Na zaproszenie Polskich Linii Lotniczych LOT oraz COITu przebywała w Polsce ekipa pracowników redakcji popularnego magazynu francuskiego „Marie Claire". Celem pobytu było wykonanie serii zdjęć do grudniowego numeru świątecznego. Tematem tych fotografii były najnowsze modele mody paryskiej, prezentowane na tle najciekawszych zabytków polskich. I tak oto ekipa „Marie Claire" zbierała materiały fotograficzne w Warszawie, Wilanowie, Krakowie, Zakopanem, Łowiczu, Żelazowej Woli i w Łącku. Wykonano również zdjęcia przy choince oraz suto zastawionym tradycyjnym stole wigilijnym.**

**W skład ekipy wchodzili: redaktor Christiane Marquezy, fotoreporter Lionel Kazan oraz modelki: Ulla i Claudia, które prezentowały sukienki wizytowe i sportowe, kreacje wieczorowe oraz płaszcze zimowe i wiosenne.**

# WYBITNY FOTOGRAFIK

W Polsce przebywał ostatnio wybitny fotografik z Drezna, specjalista w zagadnieniach fotografii kolorowej. W wyniku jego pobytu w naszym kraju powstała seria barwnych zdjęć, poświęconych najciekawszym zabytkom i osobliwościom turystycznym. Pan Heinz Teichmann powiedział nam przed odlotem do Berlina na pokładzie samolotu PLL LOT: „Żałuję, że nie starczyło mi czasu na wykonanie serii barwnych fotogramów, poświęconych urodzie waszych LOT-owskich stewardess. Mam nadzieję, że uda mi się to w przyszłym roku...".

# NOWE KANDYDATKI

Stały rozwój sieci PLL LOT stwarza konieczność szkolenia nowych kadr, szczególnie personelu latającego. I tak ostatnio rozpoczął się w PLL LOT kurs szkoleniowy stewardess pokładowych. Po egzaminach wstępnych przyjęto szesnaście kandydatek oraz jednego kandydata. Muszą oni wysłuchać ponad dwustu godzin wykładów, ciekawie prowadzonych przez doświadczonych pracowników LOTu. Dość powiedzieć, że program kursu obejmuje około 20 przedmiotów. Po egzaminach końcowych nowi pracownicy LOTu będą musieli odbyć staż w obsłudze naziemnej, potem w lotach krajowych na pokładach An-24 i wreszcie będą mogli rozpocząć pracę w rejsach zagranicznych. Spośród uczestniczek kursu pięć osób pracowało przez wiele miesięcy w służbie naziemnej lotniska na Okęciu. Połowa kandydatek to absolwentki szkół hotelarskich.

## ROZMOWY NA LOTNISKU

*JAK cię widzą, tak cię piszą" — powiada stare przysłowie. Pamiętając o tej zasadzie dokładamy starań, aby zagraniczne placówki LOTu były urządzone nie tylko nowocześnie i estetycznie, ale żeby także reprezentowały swą plastyczną oprawą charakterystyczne cechy polskiej sztuki oraz walory turystyczne naszego kraju.*

*— Aby zrealizować te zamierzenia — mówi główny projektant reprezentacyjnych lokali PLL „LOT" i „ORBISU", warszawski architekt Marian Stępień — angażujemy do współpracy naszych najwybitniejszych artystów plastyków. Korzystamy też w szerokim zakresie z dzieł fotografików oraz z tradycyjnych elementów i surowców polskiej sztuki ludowej: drewna, ceramiki, słomy, metaloplastyki. Chcemy bowiem, aby nasze placówki zagraniczne reprezentowały nie tylko oba konkretne przedsiębiorstwa i reklamowały ich usługi (myślę tu o „Locie" i „Orbisie"), ale żeby miały narodowy charakter. To, że wybraliśmy słuszną metodę, potwierdza choćby przykład SASu, który obecnie podjął zadanie przeróbki swych zagranicznych placówek, wprowadzając wyraźnie narodowe akcenty w urządzeniach i oprawie plastycznej lokali.*

*Jednocześnie stawiamy sobie wysokie wymagania artystyczne i techniczne. W czasie kolejnych realizacji lokali zagranicznych placówek „LOTu" staramy się rozwijać i ciągle udoskonalać ustalone i przyjęte zasady projektowe. Chcemy, aby każdy nasz obiekt był współczesny pod względem rozwiązań funkcjonalnych. Staramy się także operować elementami o wysokich walorach technicznych — chodzi tu o materiały budowlane, konstrukcyjne, oświetleniowe, instalacyjne, dekoracyjne itp. Jednocześnie sprawdziliśmy w praktyce, że na przykład nowoczesna linia mebli nie razi w zestawieniu z formami stylizowanej sztuki ludowej, a często podkreśla jej piękno i odrębny charakter. Chcemy także, aby każdy nasz obiekt zaprojektowany był przejrzyście i czytelnie — to przecież także cechy nowoczesności.*

*— Pańskim dziełem są lokale zagranicznych placówek LOTu i Orbisu w Paryżu, Atenach i w Wiedniu. Który projekt, którą realizację ceni Pan sobie najbardziej?*

*— To trudne pytanie. Dla każdego twórcy każde jego dzieło jest drogie, bo zawiera cząstkę jego myśli, przeżyć, osobistego zaangażowania. Myślę jednak, że największe zadowolenie i satysfakcję dały mi placówki w Londynie i Wiedniu.*

*— Nad czym Pan obecnie pracuje?*

*— W trakcie realizacji jest obecnie placówka LOTu i Orbisu w Sztokholmie. W najbliższym czasie przystąpimy do pracy nad realizacją lokali w Pradze i Berlinie.*

*— Wspomniał Pan o placówkach SASu. A jaką metodę urządzania lokali stosują inne linie lotnicze?*

*— To bardzo ciekawe zagadnienie. To prawda, że wiele placówek różnych towarzystw lotniczych nie różni się niczym pomiędzy sobą. Ot, po prostu są to zwykłe biura. Ale na przykład „Alitalia" i „Air India" wykorzystują we wnętrzach swych placówek dzieła sztuki o aspekcie historycznym danego kraju, a na przykład linie afrykańskie i południowoamerykańskie wystawiają dzieła sztuki ludowej. Coraz częściej lokale linii lotniczych stają się także okresowo galeriami sztuki współczesnej — grafiki, malarstwa czy rzeźby. I jeszcze inna sprawa. Oto niektóre towarzystwa lotnicze starają się urządzać i otwierać swe placówki w danym kraju jeszcze przed uruchomieniem nowej linii. Chodzi tu po prostu o to, aby przygotowały one dany teren na przyjęcie nowego połączenia lotniczego, zaprezentowały wcześniej jego walory komunikacyjne.*

# NOTATNIK LOTU

W Koszalinie otwarty został nowy lokal Biura Miejskiego PLL LOT, który mieści się przy ul. Świerczewskiego 11/15. Przy okazji warto podkreślić, że linia z Warszawy do Koszalina zyskała sobie już stałe powodzenie i wiernych pasażerów. Nic dziwnego, lot trwa bowiem tylko 95 minut, a rozkład lotów jest tak ułożony, by podróżny z Koszalina mógł przylecieć rano do stolicy, załatwić sprawy i jeszcze tego samego dnia wieczorem znaleźć się w domu. Mieszkańcy Koszalina wiążą nadzieje z ewentualnym uruchomieniem bezpośredniego połączenia z Krakowem i Katowicami.

*

Ostatnio wprowadzony został na linii z Warszawy do Rzeszowa nowy system odprawy pasażerów. Polega on na całkowitym wyeliminowaniu list pasażerskich, sporządzanych dotychczas na każdy rejs z osobna. W zamian za to pasażer otrzymuje bilet z odcinkiem kontrolnym, który pozostaje przy odprawie na lotnisku. W chwili obecnej prowadzone są badania, czy nowy system odpowiadać będzie naszym warunkom i czy należycie usprawni prace przy odprawie pasażerskiej.

*

W końcu listopada odbyły się w sześciu aeroklubach strefowe eliminacje do finałowego teleturnieju na temat historii lotnictwa polskiego. Wśród pytań konkursowych znalazły się także o tematyce LOTowskiej. Finał odbędzie się 11 grudnia br. w programie Interwizji.

**Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński, Zygmunt Jóźwiak i archiwum LOT.**

**Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 49 (804) z dnia 4 grudnia 1966 r. „Skrzydlatej Polski".**